SEPM TOP ventes

ITINÉRAIRE BIS : SUR LES ROUTES DU **NORD COTENTIN**

p. 66

GAZOLINE

VIVRE AU [illegible] ANCIENNE

29 PAGES TECHNIQUES

LANCIA FULVIA COUPÉ
Remontage de la partie arrière [2] p. 82

MOTEUR V6 PRV R30
Préparation des pièces moteur [2] p. 90

RESTAURATION
Citroën Traction 7C [4] p. 98
Peugeot 204 [2] p. 102

FICHES PRATIQUES p. 111
Réfection d'une crémaillère de direction assistée [4]

GAZOLINE Mensuel - Volume 27 - Numéro 287 - Avril 2021 - 4,50 € - ISSN 1262-4357

ALPINE A310 • FIAT 501 TORPÉDO • OPEL REKORD 1700 COUPÉ • L'USINE DE SINDELFINGEN (2) • MADAME ET SA VOITURE

22 PAGES DE PETITES ANNONCES

p. 14

DOSSIER ALPINE A310

HISTOIRE • ESSAI • ÉVOLUTIONS • CONSEILS D'ACHAT

Madame et sa voiture

p. 46

ESSAIS

p.38

OPEL REKORD 1700 COUPÉ

6 AVRIL 1976 : UN DÉPART FRACASSANT ■
COLLECTIONNEUR DU MONDE : JEAN MEYER [FRANCE]
■ MUSÉE DU MONDE : ION TIRIAC [ROUMANIE] ■
SAGA : L'USINE DE SINDELFINGEN [2] ■ MINIATURES "SALON 2021"

www.gazoline.net
Éditions Larivière
L 11559 - 287 - F: 4,50 € - RD
France Métropole : 4.50 € • BEL : 5 € • LUX : 5.30 € • ALL : 6.40 € • ESP/PORT.CONT/ITA/GR/ANDORRE : 6.10 € •
SUISSE : 8.70 CHF • SUISSE ALL. : 8.70 CHF • DOM/S : 5.40 € • TOM/S : 850 XPF • MAROC : 64 MAD

UNE ICÔNE EN 1.000 PIÈCES

Format Puzzle
50 x 70 centimètres
Edition Collector

PUZZLE RENAULT 4CV 1951

- Série limitée à 500 exemplaires -

Commandez en ligne
et recevez en CADEAU
un album-photos
32 pages au format A5

www.clemucie.com

SOMMAIRE *Gazoline n° 287*

VOLUME 27 - NUMÉRO 287
Espace Clichy, Immeuble Agena,
12 rue Mozart - 92587 Clichy Cedex
T. : 01 41 40 32 32
Président du conseil de surveillance
Patrick Casasnovas
Présidente du directoire
Stéphanie Casasnovas
Directeur général
Frédéric de Watrigant

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 40 suivi du numéro de poste qui suit son nom.

RÉDACTION
Rédacteur en chef
Stéphane Guitard
Conseiller technique
Philippe Sauvat
Secrétaires de rédaction
Céline Mangin et Stéphane Tudela
1er Rédacteur graphiste
Olivier Mincheneau
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chaussin, Lise Delaporte, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet, Jean-Marc Navarro, François Roussel, Michel Tona et Marco Visani
Petites annonces Cadrat1
27 rue Jacqueline Despeyroux,
33470 Le Teich / T. 06 64 39 04 31

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
Directeur de publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

PROMOTION-ABONNEMENTS
Directeur des abonnements :
Nicolas Guidarini (40 90)
Chargée de promotion-abonnements
Anne-Lise Lamy (34 33)
Accueil clients abonnements et vente par correspondance
T. 03 44 62 43 79
email : abo.lariviere@ediis.fr
Correspondance : 45 avenue du Général-Leclerc, 60643 Chantilly cedex.
Tarifs d'abonnement
France : 1 an, 11 numéros 38 euros
Autres pays et par avion, nous consulter : T.(33) 03 44 62 43 79.

Distribution MLP
Ventes au numéro (réservé aux dépositaires et aux diffuseurs de presse) :
Directrice des ventes
Emmanuelle Gay (34 99)
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555 02 21 / press@tondeur.be

Editions Larivière

Gazoline est une publication des Editions Larivière
S.A.S. au capital de 3 200 000 euros
Dépôt légal : à parution
Commission paritaire : 1221 K86469
ISSN 1262-4357
CCP 115915-A PARIS
RCS Nanterre B 572 071 884
12 rue Mozart
92587 CLICHY CEDEX
T. : 01 41 40 32 32
Fax : 01 41 40 32 50
Directeur de la publication
Patrick Casasnovas

Imprimerie
Roto France Impression SAS
25 rue de la Maison Rouge, 77185 Lognes.

Papier issu de forêts gérées durablement / Origine du papier : Suède / Taux de fibres recyclées : 0% / Certification : PEFC / EU ECO LABEL / Eutrophisation : 0,01 kg/tonne

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

Crédits photos couverture et sommaire : Archives Gazoline, archives Bernard Vermeylen, Hugues Chaussin, Isola Press et Cjp24 (Wikimedia Commons).

Courrier des lecteurs.....4
Gazoline en voyage.....8

ACTUALITES
6 avril 1976 : un départ fracassant.....10

GENEALOGIE
Alpine A310 : la favorite de Rédélé.....14
- Essai Alpine A310 1600 VF.....16
- Un petit pas vers le Grand Tourisme.....20
- Les grandes dates.....22

VINTAGE
Fiat 501 Torpédo : sur la voie de la démocratisation.....30

REDECOUVERTE
Opel Rekord 1700 Coupé : baskets et cravate.....38

COUPS DE CŒUR
Madame et sa voiture.....46
Austin Metro : pour prolonger l'idylle.....48
Autobianchi A112 : la souris des villes.....50
Galy : élégance et taille de guêpe.....52
Renault Monasix/ Monastella : pour vous, mesdames.....54
Simca 1000 Coupé : les frimeurs l'ont snobée.....56

SAGA
L'usine de Sindelfingen [2] : 1945-1975 : l'envol.....58

ITINERAIRE BIS
Le Nord Contentin : l'effet de Manche.....66

COLLECTIONNEUR DU MONDE
Jean Meyer [France] : la thérapie des chevrons.....74

MUSEE DU MONDE
Ion Tiriac [Roumanie] : la voie de l'excellence.....78

RESTAURATION
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [38] : remontage de la partie arrière [2].....82
Moteur V6 PRV Renault 30 TS [10] : préparation des pièces moteur [2].....90
Restauration Citroën Traction 7C 1937 [4] : moteur : il ne serre plus et a du couple.....98
Peugeot 204 1971 [2] : le Noël de Gazo...lise !.....102

FICHES PRATIQUES
214. Réfection d'une crémaillère de direction assistée [4].....111

AGENDA
A partir du 26 mars.....116

PETITES ANNONCES
Annonces classées.....120
Carnet d'adresses.....124

MINIATURES
Les nouveautés du mois.....142

GAZAFOND
Scène de (grand) ménage.....146

Suivez toute l'actu de Gazoline sur

Attention, nouvelle adresse

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : ***gazoline@editions-lariviere.com***
- Par courrier à : Gazoline, Espace Clichy, Immeuble Agena, 12 rue Mozart, 92587 Clichy Cedex.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

A310 SUR LA PISTE

Il y a tout juste 50 ans, Alpine testait sur sa "piste d'essais" les prototypes et quelques modèles de série de la GT qui devait venir épauler la petite berlinette A110 : la nouvelle A310. Cette piste n'était en fait qu'un ancien aérodrome allemand construit à la fin de la guerre près de Saint-Valery-en-Caux, non loin de Dieppe.

KESAKO

JOLI CABRIOLET

J'aimerais savoir quel est le véhicule visible sur ce cliché. En effet, comme ça, rien ne me permet de l'identifier. Merci aux lecteurs de leur aide.
Christophe Laurent, internaute

Comme d'habitude, n'hésitez pas à nous envoyer vos commentaires par mail. Nous les transmettrons à Christophe et, bien entendu, nous vous donnerons la réponse dans ces pages.

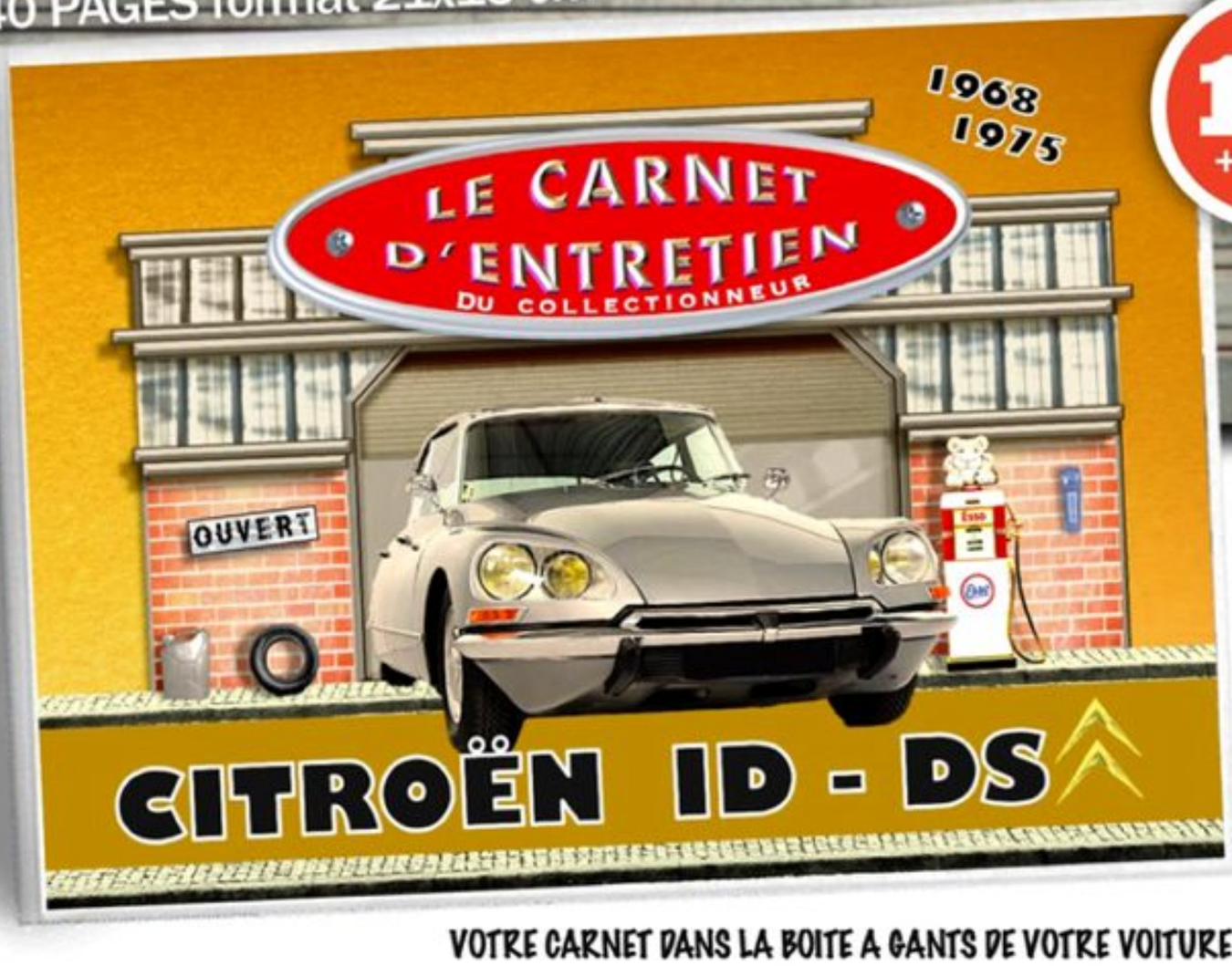
QUESTION/RÉPONSE

ANNONCE DÉCLASSÉE ?

Fin novembre 2020, je vous ai adressé par courrier une petite annonce pour vendre des pièces.
Je pensais être dans les temps (je vous en ai déjà adressé par le passé et toujours sans souci), mais je m'aperçois qu'elle n'est parue que dans le numéro de février. La période compliquée sur le plan sanitaire que nous vivons entraînerait-elle un délai supplémentaire qui m'aurait échappé ?
Jean-Claude Forland, 69004 Lyon

La crise sanitaire n'a sans aucun doute rien à voir. La question serait plutôt de savoir où vous avez envoyé votre courrier. Et dans votre cas, votre annonce a été adressée à Bailly, lieu que la rédaction a quitté en... juin 2017 ! Heureusement pour vous, il y a encore l'atelier et nous avons pu la récupérer, mais avec pas mal de retard, ce qui explique le décalage que vous avez subi. En revanche, et pour compliquer encore un peu plus les choses, début décembre, le magazine a changé d'éditeur et, depuis la mi-janvier, il ne nous est plus possible de récupérer le courrier arrivant à nos anciens bureaux de Suresnes, simplement parce que l'ancien éditeur (qui n'existe plus) n'a pas mis en place de suivi de courrier. De fait, les lettres envoyées à Suresnes et, à plus forte raison à Saint-Cloud, l'adresse précédente, n'ont plus aucune chance de nous parvenir. Il faut donc nous expédier les courriers et agendas à Clichy (adresse au début de cette rubrique) et les petites annonces à : Cadrat 1, 27 rue J. Despeyroux 33470 Le Teich.

40 PAGES format 21x15 cm



16€ +port

Nombreux modèles disponibles :

ID / DS	203	4CV	MUSTANG
TRACTION	403	DAUPHINE	COX
2CV	404	R4	COMBI
DYANE	504	R5	GOLF I
MÉHARI	205	R16	FIAT 500
GS /GSA	P60	MINI	MGB /BGT
TYPE H	ARONDE	VOLVO 240	SPITFIRE

VOTRE CARNET DANS LA BOITE A GANTS DE VOTRE VOITURE

Chaque carnet est réalisé spécifiquement pour chaque modèle selon ses caractéristiques d'entretien. La couverture et les illustrations des pages intérieures sont personnalisées selon le type de véhicule, son époque et la trace qu'il a laissée dans la mémoire collective.

Ne cherchez plus la date de la dernière vidange ou du remplacement des bougies : Consignez toutes vos interventions dans les 7 rubriques de votre Carnet. Plus de 15 années d'historique à portée de main !

A découvrir et commander sur : **WWW.LECARNETDENTRETIEN.COM**

ou par téléphone, demandez David au 06 10 40 05 83. Personnalisation possible à partir de 10 exemplaires sur devis.

LE CARNET D'ENTRETIEN DU COLLECTIONNEUR - 3 bis place des Carnutes, 28210 SENANTES

GARAGES ATELIERS EN PANNEAUX SANDWICH

ISOLÉ

ARCIS

- Depuis 2002-

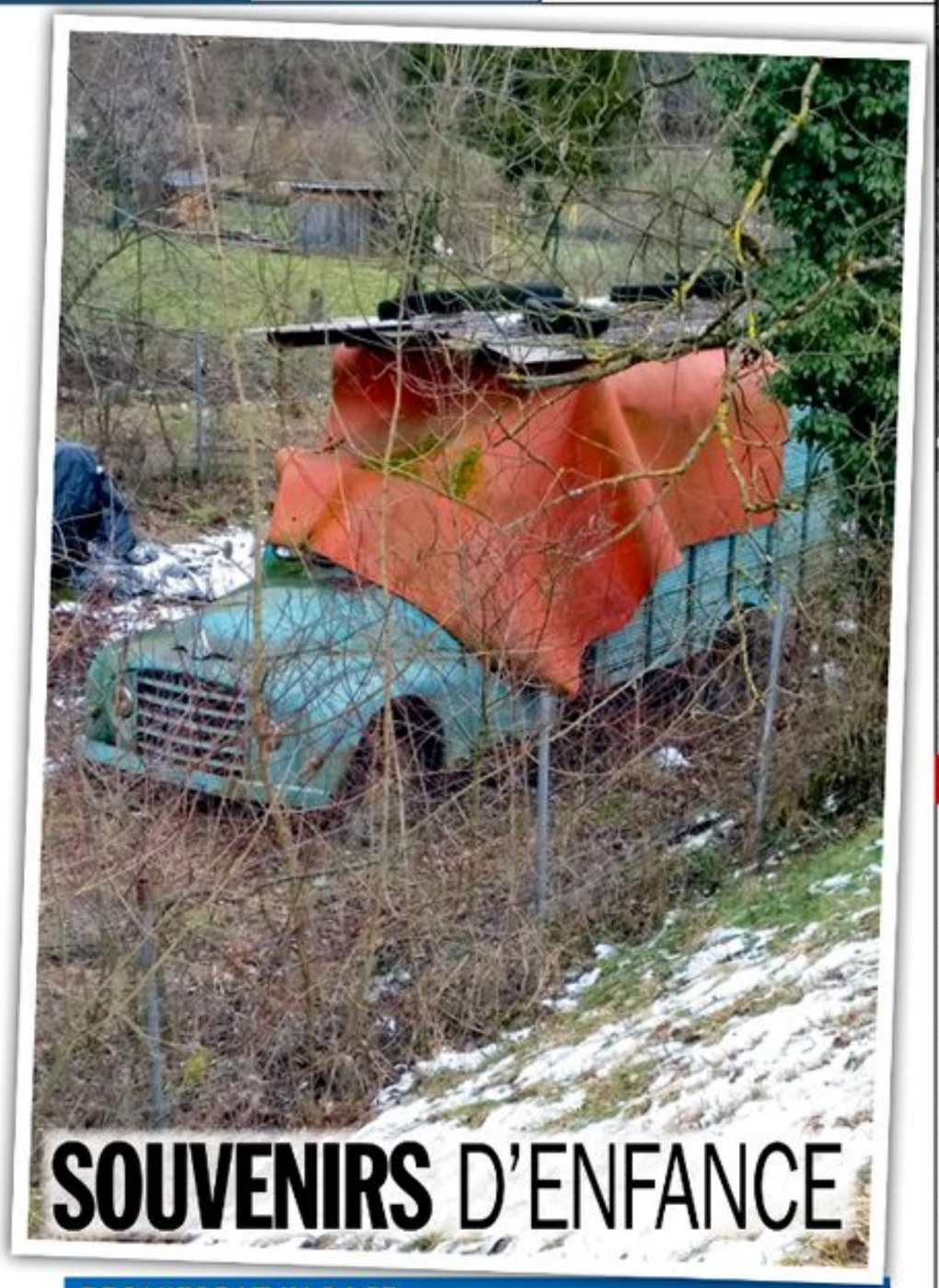
STANDARD OU SUR MESURE EN KIT OU CLÉS EN MAIN

SANS CONDENSATION

FABRIQUÉ EN FRANCE

DEVIS GRATUIT au 02-54-23-60-60 (Demandez votre conseiller Guillaume LE ROYER)

ABRIARCIS SAS -21 rue des Tirelles- 41160 BUSLOUP www.ABRI-ARCIS.com



SOUVENIRS D'ENFANCE

REQUIESCAT IN PACE

Voici une photo prise depuis la piste cyclable à Faverges, en Haute-Savoie. J'ai connu, dans mon enfance, le propriétaire de ce Citroën Type 55 ou U55 de 1953 et je me rappelle l'avoir vu rouler. L'éleveur propriétaire de cette bétaillère est décédé en 1971. Peut-être ce camion est-il sauvable ?

Régis Pajani, internaute

RARES AMÉRICAINES

Renault Communication

PRÉCISIONS

Je voudrais apporter deux modifications à votre article consacré aux Rambler dans le dernier *Gazoline*. Tout d'abord, l'adresse mail de notre club n'est pas renaultrambler club@free.fr, mais renaultramblerclub@orange.fr, et ce depuis plusieurs années. D'autre part, le modèle de base ayant servi à Renault pour réaliser la voiture du général de Gaulle n'est pas une Rambler Classic, mais une Ambassador V8, auto que nous avons exposée au Salon Automédon en 2012 à l'occasion des 50 ans de la Rambler en France. Je dois cependant préciser qu'en 1962, la Classic et l'Ambassador étaient fabriquées sur la même caisse, il y avait juste une différence de finition, de motorisation, d'enjoliveurs et de baguettes. Alors pour une fois que l'on parle des Rambler, je ne vais pas critiquer, mais plutôt vous remercier.

Jean Louis Huet, président du Renault Rambler Club

Merci d'avoir parlé des Renault Rambler dans votre numéro de février. Je suis possesseur d'un modèle Classic Six de 1964 et je voulais signaler à ceux que cela peut intéresser que pour la fourniture des pièces, il y a deux spécialistes de la marque American Motors aux Etats-unis : Galvin AMC, qui se trouve en Californie (www.ramblerparts.com), et American Parts Depot, dans l'Ohio (www.americanpartsdepot.com), tous deux également consacrés aux AMC Pacer que vous présentiez dans ce même dossier. Pour information, certaines pièces électriques et de freinage sont communes aux Jeep CJ6 et Cherokee.

J.N. Peyre, 42000 Saint-Etienne

Voici quelques renseignements bien utiles qui, nous n'en doutons pas, aideront les heureux propriétaires de ces autos originales et assez rares chez nous (le Renault Rambler Club fait état de 108 Rambler Renault et 9 Rambler AMC recensées).

RÉACTION

HEU-REUX !

Bravo ! Vous avez publié huit pages sur une voiture que personne ne connaît. Une auto qui risque de ne pas intéresser grand monde : je veux parler de la Moretti 124. J'ai couru à la librairie pour me procurer votre n°285. Je suis actuellement occupé à restaurer celle que j'ai achetée en Suède cet été, sans la voir donc étant donné les règles sanitaires. Par ailleurs, je n'en avais jamais aperçu avant que la mienne ne débarque du camion à la maison. Cette bagnole est superbe et, selon moi, sous-évaluée par rapport à celles dévoilées dans toutes les expos. Même dans les petites annonces, on n'en trouve pas. Mais la communauté Morettiste est très unie, ce qui se traduit par des échanges discrets et fraternels. C'est très important tant ma Moretti a été défigurée par ces bricoleurs qui voulaient en faire une auto-cross. Votre article m'a redonné du baume au cœur pour transformer ce cercueil roulant qu'elle est devenue avec les ans en belle éternelle jusqu'à mes 100 ans.

William, Liège (Belgique)

Nous sommes bien entendu ravis de votre message et de la joie non feinte qui s'en dégage. Toutefois, sachez que ces autos originales, dont Marco Visani a le secret, intéressent bien plus les lecteurs que vous ne l'imaginez. Et les réactions sont nombreuses. Bien sûr, les populaires françaises sont l'ADN de Gazoline, *mais notre rôle est aussi de vous faire découvrir des modèles moins connus, voire carrément rares (mais pas "hors de prix"). Les exemples ne manquent pas et soyez certain que votre enthousiasme nous incite à continuer en ce sens. Nous vous félicitons également pour la restauration entreprise. N'hésitez pas à nous faire parvenir des photos lorsqu'elle sera achevée (on espère, avant vos 100 ans...).*

SUR VOTRE ALBUM

FAMILLE À LA MER

Suite à votre article sur les Amilcar paru en décembre dernier, je me suis souvenu d'une photo dans l'album de famille. Si j'ai perdu l'identité de ces courageux automobilistes, j'ai comme indication, au dos du cliché : "Criel-sur-Mer, 22 mai 1926, 16 heures". Difficile d'être plus précis ! Quant au modèle photographié, peut-être une C4 ? Je laisse aux spécialistes le soin de livrer un diagnostic plus précis.

Jean-Paul Preux, internaute

Merci d'avoir partagé cette superbe photo avec nous. Pour le modèle, considérant la taille du châssis et de la voiture (le conducteur qui se tient debout près de l'auto donne l'échelle) ainsi que la forme des ailes qui permet – sans prendre trop de risques – de dater le véhicule d'avant 1925, il y a fort à parier que nous avons affaire à un Torpédo 10 HP, le Type E à moteur 1 500 cm³. Les roues parapluie accréditent aussi la thèse d'une auto plus grande et plus chère que les petites C4. Evidemment, tout ceci n'est que notre ressenti que de vrais spécialistes pourront confirmer ou infirmer.

LE SPECIALISTE FRANCAIS DE LA TRACTION AVANT

une équipe de passionnés au service des passionnés !

RESTAURATION DE A à Z
ATELIER MÉCANIQUE
PIÈCES MOTEUR
CARROSSERIE
SELLERIE

TOUTES NOS PIÈCES SONT SUR :

WWW.PAT2D.COM

Pour tout renseignement appelez-nous au 04 75 83 36 28

Notre atelier est situé 8 Impasse Thomas Edison, 26250 Livron-sur-Drôme

---

Plus de 3000 modèles !
miniatures automobiles, camions, pompiers, btp, militaires, agricoles...

ODEON 045 – 1/43
PEUGEOT 202 1938 BEIGE

ODEON 049 – 1/43
TALBOT SAMBA 1982

ODEON 055 – 1/43
RENAULT 10 "AUTO ECOLE"

ODEON 050 – 1/43
CITROEN AX SPORT
1987

ODEON 051 – 1/43
PEUGEOT 403
PICK-UP BACHE GRIS

ODEON 020 – 1/43
PEUGEOT P4
POMPIER

ODEON 036 – 1/43
PEUGEOT 106 RALLYE

ODEON 030 – 1/43
CITROEN TRACTION 7CV NOIRE

ODEON 063M – 1/43
CITROEN TYPE U55 1960 MILITAIRE KAKI

ODEON 053 – 1/43
BUGATTI TYPE 35
N°5 SUEDE

ODEON 052 – 1/43
BUGATTI TYPE 35 BLEUE

VENTE EXCLUSIVE AUX PROFESSIONNELS

Pour devenir REVENDEUR ou pour tous vos projets de création, n'hésitez pas à nous contacter

MOMACO

Vous propose le plus grand choix dans les meilleures marques

MOMACO DISTRIBUE : ACME - DIECAST MASTERS - NZG - SCHUCO - ALARME - ELIGOR - K-SCALE - ODEON - SHELBY COLLECTIBLES - ALERTE FRANSTYLE LE MANS MINIATURES - OLIEX - SIKU - AMERICAN MUSCLE - GMP - LUCKY DIE CAST - OTTOMOBILE - SOLIDO - AUTO ART - GOLDVARG MAISTO - OXFORD - SUN STAR - AUTO WORLD - GREENLIGHT - MASTER FIGHTER - PANTHEON - TECNOMODEL - GT AUTOS - METAL-18 - PERFEX TROFEU - BBURAGO - GT SPIRIT - MODEL CAR GROUP - VITESSE - HIGHWAY 61 - PREMIUM-X MODELS - ELLY - BROOKLIN - ILARIO - MOTOR CITY WIKING CARARAMA - IXO MODELS - RASTAR CMC - JADA - MOTORMAX - ROAD KINGS - CMR - J-COLLECTION MODELS - CMF - WHITEBOX

www.momaco.fr - info@momaco.fr - adresse : BP 307 94709 MAISONS-ALFORT CEDEX

Retrouvez nous sur Instagram : #CMCFranceMomaco et #momacominiatures et sur Facebook : @CMCFranceMomaco et @momacominiatures

GAZOLINE *en voyage*

GAZO EN THAÏLANDE

Croisée dans la ville de Chiang Mai, cette Lancia Fulvia était certainement dans la rue depuis un moment au vu de la poussière, mais son état de conservation était tout à fait correct pour un pays chaud.
Thierry Grière, internaute

GAZO À L'ÎLE MAURICE

Sur cette île, où les anciennes sont rares, ce VW Kombi appartenait à un garage de restauration de scooters anciens.
Dominique Boivent, 77170 Servon

GAZO EN CORSE

Mon papa est un grand amateur de voitures anciennes. Il a découvert cette Renault 11 Turbo dans un petit village et a pu échanger avec le propriétaire.
Carla Bailly, 69440 Chabanière

GAZO DANS LES HAUTES-ALPES

À Saint-Véran, plus haute commune d'Europe située à 2 040 m d'altitude, je lis encore *Gazoline* près de ce 1000 kg Renault.
Marc Stefanini, 33270 Bouliac

GAZO EN CROATIE

Au nord de Zagreb, j'ai repéré cet ensemble de Volkswagen qui, étant donné leur état, ont peu de chances de retrouver la route. Bien sûr, j'avais emporté avec moi mon *Gazoline* et je ne pouvais qu'immortaliser cette rencontre.
Philippe Vandrot, 71850 Charnay-lès-Mâcon

GAZO EN ESPAGNE

Dans un petit village entre Cordoue et Grenade, j'ai aperçu cette Citroën Dyane qui a la particularité d'avoir un toit rigide.
Fabrice Le Borgne, 49300 Cholet

GAZO EN BELGIQUE

Une nouvelle venue dans notre entrepôt, achetée aux enchères de la collection Mahy.
Nancy Loncke, 6142 Leernes (Belgique)

GAZO EN BULGARIE

Sur les routes bulgares, on croise encore des véhicules soviétiques comme celui-ci, rencontré dans un petit village, à quelques kilomètres de Plovdiv.
Stéphane Bidan, 50660 Quettreville-sur-Sienne

GAZO EN ANGLETERRE

Lors d'un séjour à Londres avec ma compagne, nous avons visité les studios Warner Bros au sein desquels j'ai posé aux côtés de la Ford Anglia 105E de la saga Harry Potter.
Jonathan Liabeuf, 26190 Sainte-Eulalie-en-Royans

GAZO AU CAMBODGE

En arpentant les rues de Siem Reap, près du site d'Angkor, je suis tombé sur ce cabriolet Traction de 1935 garé dans le jardin d'un restaurant nocturne. Il date de l'époque du protectorat français.
Gérard Besson, 69005 Lyon

GAZO AU CRÈTE

Voici une photo souvenir de mon séjour en Crète où j'ai croisé de nombreux pick-up, dont ceux-ci.
Freddy Ménard, 09600 Laroque-d'Olmes

GAZO AU MONTÉNÉGRO

Sur la Velika Plaza, ce fourgon abandonné sert d'abri au gardien du parking.
Laurent Desfours, 50260 Sottevast

UN AN D'ABONNEMENT POUR THIERRY, DOMINIQUE, CARLA, MARC, PHILIPPE, FABRICE, NANCY, STÉPHANE, JONATHAN, GÉRARD, FREDDY ET LAURENT

Merci à tous de nous faire partager vos voyages, qu'ils soient lointains ou proches. Vous pouvez nous envoyer vos photos, de préférence avec une ancienne, par courrier ou par mail. Attention, celui-ci a changé : gazoline@editions-lariviere.com. N'oubliez pas d'indiquer votre adresse postale complète pour l'abonnement offert en cas de publication.

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien. Professeur des Universités.

UNE DATE UN EVENEMENT

6 AVRIL 1976 : UN DÉPART FRAC

Renault veut frapper fort en ce début de saison 1976. Pour la première course du Championnat de monde des voitures de sport tenue sur le mythique circuit du Nürburgring (22,8 km), la Régie a décidé d'engager deux autos, des Alpine Renault A442 Turbo arborant leur livrée corporate jaune et blanc frappée des grosses lettres Renault et de celles de son sponsor, le pétrolier Elf. Les A442 ne passent pas inaperçues, d'autant qu'elles sont confiées à deux pilotes de renom, Patrick Depailler [1], alors deuxième au Championnat du monde de F1 sur Tyrrell, et Jean-Pierre Jabouille [2], le metteur au point maison, en passe de s'imposer au Championnat d'Europe de F2. Pour cette saison 1976, la marque au losange est déterminée à briller : après une année 1975 vouée à l'apprentissage, elle veut engranger les succès, condition essentielle afin de valider les choix présents et de s'engager sur le long terme.
La victoire au Championnat du monde des voitures de sport est tout simplement obligatoire. Depuis quatre ans, Renault a totalement redéfini sa politique sportive. Pas celle concernant le sport populaire et les formules de promotion où la Coupe Gordini et la Formule Renault sont bien en place. Mais le sport de haut niveau, élitiste et coûteux, marqué par des championnats d'Europe ou du monde labélisés par la FIA [3]. Or, sur ce point, force est de constater que Matra a envahi le paysage tricolore avec une moisson de titres de Champion du monde [4] et trois victoires aux 24 Heures du Mans [5], la course la plus célèbre, la plus prestigieuse, la plus suivie. Il n'y a qu'en rallye où Renault est à la pointe, pas sous son nom, mais sous celui d'Alpine, sa filiale, Championne du monde 1973 grâce à une Berlinette malheureusement en fin de vie et sans successeur.
L'homme qui mène la réflexion chez Renault est Jean Terramorsi [6], patron de la compétition, bras droit de Bernard Hanon [7] à la direction du produit. Mais il n'est pas seul. Il travaille avec François Guiter [8],

En termes d'images et de retombées médiatiques, la piste est infiniment plus valorisante que le rallye

le responsable de la communication et de la compétition chez Elf, qui fut l'un des hommes clés de l'aventure Matra-Elf ayant pris fin en 1970 avec la naissance de Matra-Simca et la venue de Shell. Terramorsi et Guiter s'accordent sur un point : en termes d'images et de retombées médiatiques, éléments cruciaux pour Renault comme pour Elf, la piste est infiniment plus valorisante que le rallye.
Avant même d'être confirmée par la direction générale, l'idée crée un séisme en interne.
Dans une Régie toujours très cloisonnée, voire clanique, les adeptes du rallye – les financiers et les réseaux de vente en tête – hurlent à la fin d'un monde. La colère remonte jusqu'à la direction générale où Bernard Hanon peine à calmer l'émoi. Pierre Dreyfus, le président [9], s'agace. Peu favorable au sport automobile d'élite, il pense clore l'affaire en lançant : « Si vous voulez un moteur de course, faites-vous le payer ! » C'est tout ce qu'attendait Guiter. Pour 300 000 francs, Elf commande à Renault Gordini, filiale de la Régie, l'étude et la fabrication d'un moteur V6 de 2 litres. Installé dans une barquette Alpine, il remporte dès 1973 le Championnat d'Europe des 2 litres avec sept victoires en sept courses [10] ! De quoi imaginer aller plus loin et plus haut, la F2 bien sûr, mais surtout les 24 Heures du Mans, et pourquoi pas la F1 pour s'illustrer sur les différents continents. Pas facile, toutefois, de faire bonne figure dans ces disciplines avec un petit 2 litres, d'autant plus que les nouvelles règles en sport prototype et en F1 ont fixé une cylindrée uniforme à 3 litres.
Une modification structurelle du V6 s'avère donc indispensable. D'emblée, les ingénieurs avancent des idées contradictoires, à l'instar de l'indissoluble rivalité qui anime les anciennes maisons Gordini et Alpine, mal diluées dans la nouvelle entité Renault Sport (1974). François Castaing [11] (ex-Gordini) propose d'ajouter trois cylindres au V6 pour en faire un W9. Bernard Dudot [12] (ex-Alpine) veut miser sur la suralimentation, très enthousiaste après un stage effectué chez Garrett, aux Etats-Unis. Consulté par Elf, Ken Tyrrell [13] lâche ses commentaires : « Avec un moteur aspiré, vous ne pourrez pas faire mieux que Cosworth. Avec un turbo, vous ne réussirez pas du premier coup, mais vous serez les pionniers [14]. » Terramorsi tranche et opte pour le turbo, d'autant que Guiter accepte une fois encore de régler la facture, cette fois 500 000 francs. Reste à convaincre la direction générale de la Régie. Avec le départ de Pierre Dreyfus et l'émergence de Bernard Hanon, les raideurs vis-à-vis du sport s'assouplissent. Surtout, la Régie mesure que l'internationalisation qu'elle vise va nécessiter des moyens de communication mondiaux. Si la direction générale de Renault valide l'option turbo, avec pour objectif les 24 Heures du Mans, elle ne donne pas un blanc-seing à la F1. Il lui faut encore des gages de faisabilité. Reste que la saison 1975 s'ouvre avec la participation d'une Alpine-Renault A441 Turbo au Championnat du monde des marques. En mars, elle remporte sa première course au Mugello. Mais la suite est moins euphorique puisqu'Alfa Romeo gagne sept épreuves de rang. L'A441 Turbo est rapide, même plus véloce que l'Alfa 33 TT ou la Porsche 908. Mais des lacunes existent : reprises à moyen régime décevantes, fiabilité perfectible et comportement déroutant : « Elle est très puissante, mais compliquée à conduire, explique Depailler. Au fur et à mesure qu'on monte en régime, on a l'impression d'avoir successivement une F3 qui ne marche pas très bien, puis une F2 et à partir de 10 000 tr/mn une super F1. Il faut constamment la maintenir dans les tours, ce qui n'est pas possible partout. »
Reste un dernier problème : le management de l'équipe, difficile en raison de la mauvaise santé, puis du départ de Terramorsi. Hanon écarte le choix naturel de Jacques Cheinisse, le patron sportif d'Alpine [15], pour prendre Gérard Larrousse [16], ancien pilote et déjà responsable d'équipe [17]. Bien au fait des soucis d'organisation au sein d'un monde Renault dans lequel il a couru toute la saison 1975, Larrousse décide d'emblée de retirer les A441 de l'usine Alpine pour les installer dans une nouvelle structure Renault Sport à Dieppe. Une révolution de palais qui tente de mettre fin aux incessantes querelles entre Alpine, Gordini et Renault.
L'optimisme est de mise, ce 6 avril 1976, pour l'ouverture de la saison. Les équipes de Renault Sport ont méthodiquement travaillé pour gommer les faiblesses de l'A441 – devenue A442 –, notamment l'utilisation du moteur en course. La concurrence reste apparemment ténue, surtout avec l'éloignement d'Alfa Romeo dont la nouvelle 33 TS12 n'est pas prête. La seule incertitude concerne Porsche. A la surprise générale, la marque de Stuttgart a préparé une étrange voiture : elle ressemble à s'y méprendre à la 917/30 Can-Am, le plus puissant bolide jamais réalisé avec son 12 cylindres de 1 100 ch. Mais ce mythique moteur a disparu, remplacé par le petit 6 cylindres turbo de la 911 RSR de 1974.

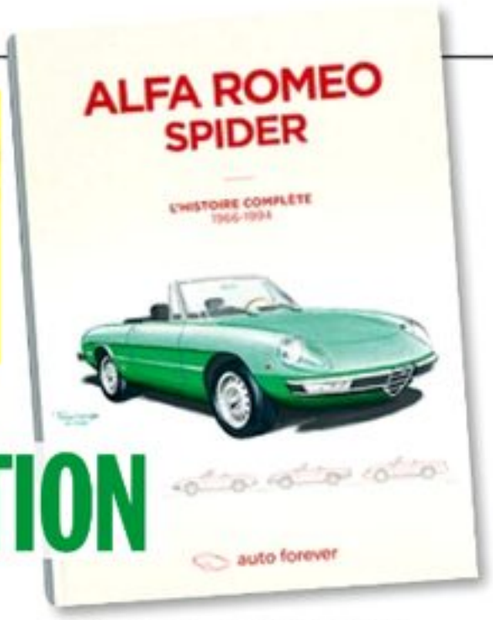
[1] Patrick Depailler (1944-1980).
[2] Jean-Pierre Jabouille (1942) a fait toute sa carrière sportive chez Renault, avec qui il fut le premier pilote à faire triompher un moteur turbo en F1 lors du Grand Prix de France 1979.
[3] Fédération internationale de l'automobile.
[4] Champion du monde de F1 en 1969 (pilote et constructeur), Champion du monde sport-prototype en 1973 et 1974.
[5] Victoires en 1972, 1973 et 1974. Matra se retire de la compétition en 1975, laissant le champ libre à Renault.
[6] Jean Terramorsi (1930-1976).
[7] Bernard Hanon est né en 1932.
[8] François Guiter (1928-2014) est un ancien militaire. Il devient publiciste, puis responsable de la compétition chez Elf.
[9] Pierre Dreyfus (1907-1994) est président de Renault de 1955 à 1975. Il est remplacé par Bernard Vernier-Palliez, Bernard Hanon étant directeur général.
[10] Avec l'équipe Alpine officielle (Jabouille-Serpaggi) et l'équipe Archambeaud de Gérard Larrousse.
[11] François Castaing est né en 1945.
[12] Bernard Dudot est né en 1939.
[13] Ken Tyrrell (1921-2001) est l'ancien directeur sportif de Matra International et le fondateur de Tyrrell Racing avec pour pilote Jackie Stewart et sponsor principal Elf.
[14] Gérard Crombac, *En première ligne*, Anthèse, 2007, p. 115.
[15] Jacques Cheinisse (1934) devient alors responsable des petites séries chez Renault.
[16] Gérard Larrousse (1940). Pilote éclectique en rallye (deux fois deuxième au Monte-Carlo), endurance (double victoire au Mans avec Matra) et monoplace, il abandonne la compétition pour diriger Renault Sport.
[17] Equipe Archambeaud, puis Elf-Switzerland.
[18] Commission sportive internationale.
[19] *Le Monde*, 6 et 12 avril 1976. Renault impose trois courses de suspension à Patrick Depailler.
[20] Après deux échecs en 1976 et 1977, Renault remportera les 24 Heures du Mans 1978 avec l'Alpine Renault A442 B pilotée par Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud.

ASSANT

Renault communication

La nouvelle Porsche 936 Turbo est donc le fruit de l'expérience et de la logique allemande. Mais que vaut-elle vraiment ? Les premiers essais au Nürburgring confortent la sérénité chez Alpine-Renault. Depailler prend la pole position avec plus de deux secondes d'avance sur la seule Porsche officielle. Jabouille obtient le troisième temps malgré de petits soucis techniques. Mais les choses se compliquent. Porsche porte réclamation contre Alpine, accusant son rival d'utiliser des jantes non conformes ! Les techniciens de Renault tombent des nues devant les arguments de la CSI [18], sortant règlements et pieds à coulisse. Faut-il exclure Renault, mais en même temps se couvrir de ridicule vu la minceur du plateau ? Sans compter que disqualifier les Alpine, c'est offrir la victoire à Porsche, ce qui revient à un choix controversé puisque pris en terre germanique. Par souci d'apaisement, la CSI accorde une dérogation aux Français. Les Allemands sont furieux, la presse allant à se demander si l'équipe Renault-Elf est au niveau du sérieux d'une course internationale. Calme, Larrousse sent de son côté la victoire à portée de main. Il prend alors ses deux pilotes à part. Il souhaite une course d'équipe, pas individuelle. L'équipe, la victoire, l'avenir, tout est Renault Sport. Il précise alors à Depailler : « Tu as été le plus rapide aux essais. Mais tu sais, Jabouille a fait beaucoup pour la mise au point de la voiture. En outre, il ne fera pas beaucoup de courses en prototype cette saison à cause du championnat d'Europe de F2. Aussi, si vous êtes en tête au dernier tour, tu laisses la victoire à Jabouille. » Depailler conteste et demande un choix à pile ou face. Faut-il s'en étonner ? Tout pilote veut gagner. Larrousse refuse. Le dimanche de la course, le temps est exécrable sur l'Eifel : pluie, brouillard, froid. Le départ est donné sous des trombes d'eau, par une lumière crépusculaire. La piste commence par deux lignes droites parallèles, de chaque côté des stands, avant de partir dans la forêt et la montagne. C'est la Porsche qui réussit le mieux son envol face à Depailler qui revient toutefois très vite, de même que Jabouille. Les deux Renault sont en tête, au coude-à-coude dans la seconde ligne droite. Elles foncent vers le virage nord. Depailler est à l'extérieur, Jabouille à l'intérieur. L'un et l'autre sont décidés à y entrer en tête, la seule façon de rouler hors des projections d'eau. Depailler a une demi-longueur d'avance lorsqu'il s'aperçoit qu'il ne tournera pas vu l'état de la piste. C'est une patinoire où il est impossible de changer de cap. L'Alpine Renault file droit dans les rails, complètement de face. « Alors, explique Depailler, j'ai balancé la voiture pour faire un tête-à-queue et tenter d'amortir le choc. » L'A442 n°2 heurte les rails sur le côté droit, rebondit à plus d'un mètre de haut, retape à nouveau. L'auto est pulvérisée, Depailler heureusement indemne. Dans cette manœuvre désespérée, Jabouille, qui suit de près, est pris dans la tourmente. Pour éviter son équipier, il serre en catastrophe sa trajectoire, donnant un coup de volant brutal. Le tête-à-queue est inévitable, envoyant sa n°3 hors piste et surtout hors course [19]. En quelques secondes, Renault vient de concéder un double abandon. Une farce pour les spectateurs, presque hilares devant cette Bérézina familiale. Une humiliation pour la marque. Une interrogation au sein de l'état-major de la Régie qui se demande si la nouvelle structure Renault Sport et son nouveau patron Gérard Larrousse sont vraiment au niveau d'une compétition internationale au sommet. La suite prouvera que oui [20]. ■

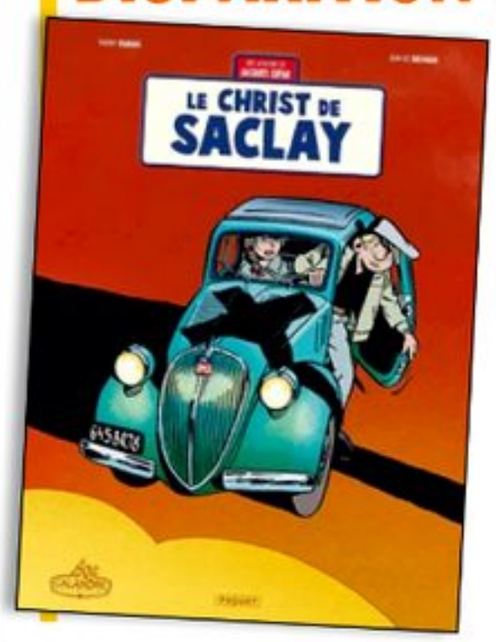
La boîte à bouquins



SOUSCRIPTION

Pour son septième livre, Auto Forever présente l'histoire complète de l'Alfa Romeo Spider (type 105/115) produite de 1966 à 1994. C'est notre confrère Julien Lombard, spécialiste des belles italiennes (il a publié plusieurs ouvrages sur les Giulia GT Coupé Bertone, Fiat 124 Sport ou Lancia Fulvia), qui a rédigé cet ouvrage au format A4 et à la couverture cartonnée comptant 256 pages et 572 photos et dessins de Piero Stroppa, ancien designer de Bertone et Pininfarina. Il est disponible en souscription jusqu'au 19 avril 2021 au tarif préférentiel de 40 euros au lieu de 49 euros. Toutes les personnes qui commanderont leur exemplaire durant cette période verront, si elles le souhaitent, leur nom mentionné dans les pages de remerciements du livre. Un coffret exclusif est également proposé en série limitée à 100 exemplaires au prix de 90 euros. Le livre paraîtra début juin.
Infos sur www.auto-forever.com

DISPARITION INQUIÉTANTE



Notre ami Jean-Luc Delvaux, toujours en compagnie de Thierry Dubois, publie le neuvième tome des aventures de Jacques Gipar qui, cette fois, a tout bonnement disparu. Depuis des semaines, personne ne l'a vu. Malgré ses recherches, Petit-Breton, son célèbre acolyte, ne trouve aucune trace du célèbre journaliste. A-t-il été enlevé par les Russes qu'il pourchassait (voir "L'écho de la Taïga") ? Petit-Breton va devoir prendre les choses en main, mais être enquêteur n'est pas de tout repos, et il va s'en apercevoir bien vite ! A commencer par cette première filature qui le conduit jusqu'au fameux carrefour donnant son titre à cet album...
Le Christ de Saclay,
Jean-Luc Delvaux et Thierry Dubois, éditions Paquet, 2021, 48 p., format 240 x 320 mm, ISBN 978-2-88932-580-1, album cartonné, 14 euros.

NOUVEAUTÉ

HORS-SÉRIE IMMANQUABLE

Prévu de longue date et enfin disponible, notre hors-série "40 stars des années 70" vous présente des autos incontournables de cette décennie complètement folle. Des françaises ultra-populaires comme les Citroën 2 CV4 et 6 ou la CX, les Renault 12, 16 ou 14, les Peugeot 104 ou 504, les Simca 1000, 1100 ou 1301/1501 ou bien plus "exclusives" comme les Matra Rancho et Bagheera en passant par les étrangères très représentatives de cette époque (Austin Allegro, Fiat 126, Ford Taunus, Opel Kadett ou Volkswagen Golf 1), aucune n'a été oubliée. Pour chacune, l'histoire du modèle est retracée et une fiche technique en donne les principales caractéristiques, ainsi que des conseils d'achats (fiabilité, point à surveiller, disponibilité des pièces, etc.).
100 pages, 5,90 euros. Actuellement en kiosque.

CARITATIF

UNE 2 CV POUR LES ENFANTS

L'association "Une 2 CV nommée Deuchie" œuvre en faveur d'enfants malades ou souffrant d'un handicap en leur offrant, ainsi qu'à leur accompagnateurs, des balades en Citroën 2 CV assorties, dans la mesure de leurs disponibilités, d'une visite ou d'une activité chez l'un des partenaires. Pour se financer, elle vend (entre autres), sur sa boutique, une réplique de Deuchie au 1/43 disponible par souscription au prix de 28 euros. La livraison est prévue courant juin. Vous pouvez aussi faire un don "libre" qui, comme le prévoit la loi, pourra bénéficier d'un crédit d'impôts. **Infos sur : www.deuchie.fr**

SO BRITISH !

Avez-vous déjà assisté à une course automobile organisée par le Vintage Sports Car Club au Royaume-Uni ? Alors vous êtes réellement passé à côté de quelque chose...

Le Vintage Sports Car Club a inventé le concept du rassemblement de véhicules de courses historiques en Grande Bretagne. Le premier de leur meeting a eu lieu dès la fin de la seconde guerre mondiale lorsque 12.000 à 15.000 personnes se sont rassemblées pour assister aux essais de vitesse d'Elstreet, les fameux « Elstreet Speed Trials ». Puis ce fût la section du V.S.C.C. de Frazer Nash qui a organisé la première course à Silverstone, appelé le « Mutton Grand Prix », apprécié par tous sauf par les moutons qui ont été écrasé pendant la course...

Depuis 1934, le V.S.C.C. a fourni un terrain de jeu pour les voitures anciennes, de toutes sortes, qu'il s'agisse de fantastiques voitures de Grand Prix aux 8 cylindres en ligne suralimentées telles qu'une Bugatti 35B, de l'humble Austin 7, d'une somptueuse Rolls Royce Silver Ghost ou d'une petite GN "Hill Climb Special" construite dans un abri de jardin et exposant aux yeux de tous les culbuteurs de son moteur V-Twin refroidi par air. Mais ceux qui rendent un événement du V.S.C.C. extraordinaire ce sont les conducteurs de ces machines remarquables et historiques qui sont heureux de parler à tous ceux qui s'y intéressent. Un événement du V.S.C.C. ne favorise pas le sentiment de hiérarchie où les pilotes sont distants, tout le monde se retrouve dans le paddock pour piloter les voitures et offrir un spectacle aux personnes qui veulent venir partager leur passion du sport automobile historique.

Il est vrai que les courses du V.S.C.C. ont toujours eu une atmosphère amicale et comme disent nos amis d'outre-manche, une ambiance « clubby ». Beaucoup de gens campent autour de la piste, cela fait vraiment partie du plaisir. C'est une communauté au sein du club qui s'entraide, que ce soit pour piloter, aider à les préparer (et aussi les réparer...), rejoindre la sympathique équipe des commissaires de piste bénévoles, ou simplement s'asseoir sur un talus en herbe avec un pique-nique et regarder les plus extraordinaires machines de courses historiques.

Une ambiance amicale et joviale

Le paddock offre également l'occasion unique de se familiariser avec ces engins mémorables et passionnants. Vous trouverez souvent une voiture en cours de reconstruction majeure entre les courses. Une partie de la joie des voitures d'avant-guerre est que vous pouvez les réparer vous-même. Pour un spectateur qui s'intéresse à l'ingénierie, la fascination du mode de fonctionnement de ces voitures est sans fin. Et de nombreux meeting sur circuits et courses de côte du V.S.C.C. ont un service de montage de pneus classique et vintage unique pour chaque course, en partenariat avec Longstone Tyres, offrant la possibilité d'avoir une gamme de pneus classiques en chair et en os et offrant un service de montage de pneus directement sur la piste au plus près des pilotes.

Quoi d'autre pourrait faire balancer votre cœur (ou vos jantes à rayons) pour vous décider à vous rendre à un

Les meetings et les concours d'élégance font partie du rêve qu'aime partager le Club.

Les mécanos professionnels et amateurs sont à l'oeuvre pour réparer entre deux courses cette superbe monoplace des années 50. L'entraide est permanente entre les participants.

La superbe GN Ford "Piglet" d'un certain Dougal en profite pour changer ses pneus en passant au stand tenu par Longstone Tyres, partenaire historique sur les courses du VSCC. Leurs pneus sont aussi en vente sur www.longstonetires.fr

Longstone CLASSIC TYRES

Programme 2021 du V.S.C.C.

17 Avril – Courses et gymkhana à **Silverstone**
2 Mai – Epreuves de sprints à **Curborough**
5 Juin – Courses de côte d'**Harewood**
19 Juin – Epreuves sur circuit à **Cadwell**
4 Juillet – Course de côte de **Shelsley**
10 Juillet – Courses, gymkhana et Concours d'élégance de l'**Oulton park**
7 et 8 Août – Course de côte de **Prescott**
22 Août – Epreuves sur circuit de **Mallory park**
11 et 12 Septembre – Course de côte de **Loton park**

Pour plus d'informations et de renseignements : **www.vscc.co.uk**

meeting V.S.C.C. ? Peut-être ajouter à cela un Concours d'Elégance exhibant certaines des plus belles voitures d'avant-guerre... ou encore assister à un gymkhana où vous serez au plus près des voitures en action... Beaucoup de ces voitures anciennes se rendront d'ailleurs au rassemblements par la route, participeront aux courses, puis rentreront chez elles par la suite. Une belle occasion de les croiser une dernière fois au coin d'une rue en rentrant à l'hôtel...

La même voiture peut concourir dans les diverses catégories de courses que le V.S.C.C. organise, tels que des courses de côte, de circuits ou les sprints, ainsi que dans les autres meetings qui ne concernent pas la vitesse. Le V.S.C.C. accueille également des rallyes, à la fois VH et régularité, des démonstrations, des épreuves « off road », et les clubs V.S.C.C. conservent l'une des bibliothèques les plus complètes sur les véhicules historiques. Quel autre club historique est aussi proactif dans la promotion du sport automobile en Grande-Bretagne pour offrir des entrées à moitié prix à des passionnés de moins de 30 ans qui empruntent la voiture de leur grand-père pour sortir sur la piste et en apprendre davantage sur l'histoire de nos machines, comment les utiliser, et surtout comment les préparer ? Une réunion de course V.S.C.C. peut être aussi l'antidote à Internet... Faites oublier le jeu Grand Theft Auto à vos enfants et traversez la manche pour les faire entrer dans le monde réel sur le tarmac de Silverstone. Les réunions de course V.S.C.C. de 2021 ne sont pas réservées aux voitures d'avant-guerre. Elles comportent également des grilles occasionnelles de monoplaces en Formule 500 F3, de voitures de course d'avant 1961, de voitures des années 1900, de clubs de voitures de course des années 50, de Formule Junior, de l'association Historic Grand Prix Cars, de Ferrari Classic, du Historic Racing Drivers Club, du Morgan Challenge, et cette année Longstone Tyres prévoit de sponsoriser la première course de Quadricycles et Cycle Cars.

Faites-vous plaisir et assistez à un des meetings de course du V.S.C.C. sur la piste de votre choix pour profiter du frisson du sport automobile historique aux quatre coins du Royaume-Uni !

PUBLICITÉ

LA FAVORITE DE RÉDÉLÉ

Saviez-vous que l'A310 a été le meilleur succès commercial d'Alpine ? Malgré cette réussite, celle qui fut la chouchoute de Jean Rédélé a toujours été priée de jouer les seconds rôles. Parce qu'il était essentiel de réparer cette injustice, nous avons choisi de braquer les projecteurs sur cette voiture sculpturale aperçue pour la première fois en mars 1971. Il y a tout juste 50 ans.

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **Renault Communication, H.C. et archives Gazoline**

Sommaire

PAGE 16 - ESSAI ALPINE A310 1600 VF.
PAGE 20 - UN PETIT PAS VERS LE GRAND TOURISME.
PAGE 22 - LES GRANDES DATES.

L'Alpine A310 jouit d'un comportement routier hors pair. Sa conduite est plaisante sur les départementales sinueuses.

Renault communication

Tendue comme un arc prêt à tirer sa flèche, la ligne de l'A310 est une merveille de dynamisme. Les six phares sous vitrine constituent le trait le plus remarquable de l'identité esthétique de la version 4 cylindres.

VA, VE, VF ou VG ? Il a été difficile de choisir un modèle pour ouvrir ce dossier A310. C'est sa teinte vert métal, son beau jus d'origine et son historique limpide qui nous ont finalement décidés pour l'auto de Jean-Marie, la "1600 VF" de 1975 que vous découvrez ici.

L'A610 est sans doute la meilleure des Alpine ; l'A110 est certainement la plus amusante. Et l'A310, nous direz-vous ? Il pourrait bien s'agir de la plus belle, même si ce type d'affirmation est toujours le prélude à d'infinies palabres sur la subjectivité ou non de l'appréciation. Et pourtant... Quel que soit l'angle sous lequel on la regarde, l'A310 se révèle être la matérialisation plastique du fameux "A fléché" qui sert d'emblème à la marque. Fruit du travail de Michel Béligond et Yves Legal, toujours sous l'œil vigilant de Jean Rédélé, la silhouette de l'A310 puise son inspiration dans et au-dessous des Alpes. Si les lignes tendues, presque radicales, rappellent les créations du Turinois Bertone comme la Jaguar Pirana, c'est Fissore qui semble avoir servi de maître à dessiner. En effet, lorsque l'on admire son prototype Monteverdi Hai 450 sorti en 1970, comment ne pas y voir ces traits que l'on retrouvera quelques mois plus tard sur l'Alpine ? Il en va ainsi de la coupe en V, convexe, des flancs ou encore du large pare-brise fortement incliné et de la forme des glaces latérales. Pour l'avant et l'arrière, les inspiratrices sont tout aussi nombreuses à une époque où le style automobile est en pleine ébullition. Le profil du postérieur, doté d'une cassure, rappelle celui de l'Oldsmobile Tornado NART de Zagato alors que les phares sous vitrine ont déjà été testés, par exemple, sur la Ferrari Modulo de Pininfarina. Tendue comme un arc prêt à décocher sa flèche, la ligne de l'A310 exprime la vélocité et l'extraordinaire spontanéité voulue par ses concepteurs.

Comme vous le lirez en feuilletant ce dossier, la première Alpine de Grand Tourisme devait recevoir un moteur V8 Gordini. Ce devait être la bombe française, un bolide armé pour rivaliser avec les meilleures sportives du monde. Mais notre Alpine n'a pas eu cette chance. Elle a dû se satisfaire d'un "petit" 4 cylindres 1600 cm^3 dérivé de celui des Renault 16. Le même que celui de l'A110 1600 S, plus légère de presque 200 kg. Si le handicap mécanique sera en partie comblé en 1977 avec l'adoption du V6 "PRV", l'A310 a d'abord dû compter sur les qualités de son châssis pour ne pas se faire ridiculiser sur la route. La structure de l'A310 reprend le principe inauguré sur la berlinette A110 Tour de France en 1962, celui du châssis à poutre médiane sur lequel est scellée une caisse en fibre synthétique et résine polyester. A la différence de cette dernière, l'A310 renonce aux suspensions avant et arrière de Renault 8 pour recevoir une double triangulation. Le progrès est énorme, surtout à l'arrière, avec l'abandon des "trompettes" coupables de bien des désagréments. Héritée de la compétition, cette architecture est proche de celle des Formule 3, une discipline délaissée par Renault en 1969, mais reprise en 1971 avec les Alpine A360 dont la proximité avec les A310 est volontairement promue : moteur 1600 cm^3 et boîte 5 de même provenance et jantes identiques (entre autres). Pour comprendre cela, on peut se pencher sous la voiture, ce que j'ai fait avec la bénédiction de Jean-Marie Lorenzon, propriétaire de cette VF verte, mais on peut aussi examiner la photo d'un châssis roulant d'A310. On y découvre de robustes chapelles servant d'ancrages supérieurs aux ressorts et amortisseurs concentriques. Bref, ce n'est plus du tout du bricolage. Afin d'apprécier les bienfaits de cette suspension, le mieux est encore de prendre le volant.

Tendue comme un arc prêt à décocher sa flèche, la ligne de l'A310 exprime la vélocité

Après la séance photo, Jean-Marie m'invite donc à m'asseoir à gauche pour faire un tour sur une splendide piste d'essai naturelle. La route qu'il me propose est une mini-spéciale d'à peine trois kilomètres, mais elle est très roulante et sécurisante. Surtout si l'on respecte la limitation de vitesse, une "contrainte" qu'a toujours connue cette auto sortie de l'usine de Dieppe en 1975, puis utilisée par la concession Renault de Toulouse, avenue des Etats-Unis, avant d'être vendue en janvier 1976. Sans doute a-t-elle servi de voiture de direction ou de démonstration. On est bien installé aux commandes d'une A310. Le sentiment de sécurité y est plus grand que dans une A110, ce qui n'est pas exactement un luxe. Les sièges sont confortables et l'appui-tête rassurant. Omniprésente, la moquette recouvre presque tout l'habitacle. Il y en a jusque sur la planche de bord, la boîte à gants et la casquette des instruments. Impossible de faire plus *seventies*.

Jean-Marie Lorenzon et son Alpine A310 1600 VF 1975

"D'origine, jamais restaurée"

Alors qu'il était jeune homme, Jean-Marie travaillait à Paris, à côté de l'hôtel George V. Pensez s'il en a vu passer, de belles autos ! Cela l'a sans doute inspiré dans ses choix automobiles puisqu'après un coupé Lancia Beta, il a voulu s'offrir celle qui occupait son esprit depuis quelques paires d'années déjà : l'Alpine A310. « J'attendais la bonne occasion. Je savais que ma Beta se dépréciait, c'est pourquoi il allait falloir que j'en change pour ne pas manger tout mon argent. Je suis d'abord allé en voir une blanche, qui ne m'a pas convenu, puis j'ai essayé celle d'un chanteur à la mode, elle était marron. Elle me plaisait, mais nous ne nous sommes pas mis d'accord. C'est finalement près de Toulouse que j'ai trouvé mon bonheur, en 1983. Cette VF verte appartenait à une femme vétérinaire. Elle ne s'en servait plus beaucoup parce que la concession Renault de Toulouse ne parvenait pas à la faire fonctionner parfaitement. Elle avait peu de kilomètres, c'était une première main, j'étais ravi de mon achat. J'ai roulé avec pendant cinq ans, puis je l'ai à mon tour rangée au garage pour cause de vie de famille. Je la faisais tourner une fois par mois, mais l'immobilisation ne lui a pas fait que du bien. Finalement, c'est sous la pression des copains qu'elle est ressortie il y a trois ans. Après une grosse révision et le remplacement de tout ce qui était nécessaire, elle a repris la route, dans le même état qu'autrefois, c'est à dire entièrement d'origine, jamais restaurée. » ■

Les feux de R17 disposés à l'envers sont protégés par un pare-chocs symbolique, mais particulièrement esthétique : une simple lèvre en caoutchouc.

Ces jantes monoblocs en alliage ont été inventées pour l'A310, puis ont ensuite équipé les F3 de la marque, mais aussi les A110 1600 SC et SI.

A partir de septembre 1974, un losange Renault a été collé à l'extrémité droite, derrière la vitrine des phares. Les clignotants avant proviennent des Simca 1301 et 1501.

N'espérez pas loger autre chose que deux brosses à dents (pour briquer les jantes) et quelques sous-vêtements (pour faire briller la carrosserie) à l'intérieur du "coffre" avant.

Ces sièges baquets dits "momie" ont été spécialement créés pour l'A310 par la société de Bertrand Faure (qui deviendra Faurecia). On les retrouvera ensuite, avec des habillages différents, dans les R12 TS.

Un profil en pointe, des angles vifs : l'A310 est totalement seventies, sans jamais tomber dans la caricature. Un plaisir à contempler.

Les places arrière sont accueillantes, on y est très bien calé, mais la place est limite pour des jambes d'adultes. En revanche, c'est un paradis pour deux enfants.

Passeport technique Alpine A310 1600 VF

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal arrière type 844-34, bloc et culasse alliage, chemises amovibles en fonte, un arbre latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête (en V) par cylindre commandées par culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en acier trempé sur cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages + échangeur air/huile avec ventilateur électrique ■ **Cylindrée :** 1 605 cm³ ■ **Alésage x course :** 78 x 84 mm ■ **Puissance maxi :** 126 ch DIN à 6 250 tr/mn ■ **Couple maxi :** 15,2 mkg DIN à 5 000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 10,25:1 ■ **Alimentation :** injection indirecte Bosch à gestion électronique ■ **Système électrique :** batterie 12 V 40 Ah, bobine et distributeur, alternateur 70 A ■ **Refroidissement :** liquide avec pompe centrifuge, thermostat et deux ventilateurs électriques.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** type 365-20, 5 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,61 ; 2e : 2,33 ; 3e : 1,61 ; 4 : 1,21 ; 5e : 0,97 - MAR : 3,07 ■ **Rapport de pont :** 8x27 (couple conique).

STRUCTURE

Coupé 2+2 places, châssis poutre en acier dans lequel est scellée une coque avec arceau intégré en résine polyester et fibre de verre ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par triangles superposés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques placés au-dessus de chaque bras de suspension ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par triangles superposés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en alliage monobloc 6,5 J 13 ■ **Pneumatiques :** 165 HR 13 (AV) et 185 HR 13 (AR) Michelin XAS FF ou Dunlop VR131 ■ **Freins :** disques AV ventilés (pleins à partir du châssis n° 0909)/ AR à commande hydraulique assistée par Mastervac (suppression de l'assistance à partir du châssis n° 0910) ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère non assistée, sans ressort de rappel ■ **Rayon de braquage :** 5,12 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,18 x 1,64 x 1,15 m ■ **Empattement :** 2,27 m ■ **Voies AV/AR :** 1,38/1,41 m ■ **Poids :** 840 kg en ordre de marche.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 210 km/h ■ **Consommation :** 8 à 10 l/100 km en usage courant.

PRODUCTION

Mai 1973 - avril 1976 : estimée à 699 exemplaires (234 en 1973, 216 en 1974, 206 en 1975 et 43 en 1976) sur un total de 2 340 A310 "4 cylindres" produites de 1971 à 1976 ■ **Tarif en 1975 :** 72 400 F (pour comparaison, Citroën 2 CV 4 : 13 100 F ; R17 Gordini : 37 500 F ; Alpine Berlinette 1300 : 41 100 F ; BMW 3.0 CSi : 87 300 F) ■ **Nuancier 1976 :** bleu Alpine métallisé, bleu marine métallisé, blanc gardénia, bleu foncé, vert clair métallisé, gris argent métallisé, vanille, orange Acropolis, Champagne métallisé, marron métallisé, rouge corail. Sellerie en tissu anthracite, rouge, bronze, beige ou gris clair / simili noir, rouge, marron, beige ou gris clair ■ **Options en 1975 :** peinture métallisée (360 F), peinture spéciale (1 040 F), intérieur cuir (4 280 F), radio-cassettes et antenne électrique (2 300 F), glaces teintées (880 F), pare-brise chauffant (1 140 F) ■ **Types Mines :** A310-1600 VF ■ **Puissance fiscale :** 9 CV.

Le système d'injection Bosch D-Jetronic comporte une tubulure en alliage avec un collecteur d'air et les piquages pour quatre injecteurs.

L'un des points forts de l'Alpine A310 est sa suspension avant et arrière à double triangulation.

Sur la console centrale, on remarque les boutons de lève-vitres électriques (au premier plan), mais aussi le désormais rarissime cache autoradio. Les boutons carrés proviennent de chez Russenberger, société qui équipait les pupitres de commande des centrales nucléaires et les premiers ordinateurs.

En collant de la moquette partout, les concepteurs de l'A310 ont souhaité donner un caractère cossu et chaleureux à cette voiture de Grand Tourisme. La planche de bord anguleuse rompt avec le style *sixties* de celle d'une A110.

Devil fournissait des échappements au timbre particulier. Le silencieux transversal est muni d'une plaque qui limite le rayonnement dans le compartiment moteur.

Identification

Plaques de carrosserie (ovale) et de peinture : rivetées du côté droit de la tôle d'auvent.
Numéro de châssis : frappé à l'extrémité arrière gauche du châssis.

Plaque d'identification (losange) : rivetée sur la joue d'aile avant gauche.

Numéro de moteur : plaque rivetée à l'arrière gauche du bloc-cylindres.

Le 4 cylindres "844" est un monstre de robustesse. L'Alpine A310 aurait mérité un plus gros moteur dès son lancement, mais ce bloc éprouvé a sans doute évité au constructeur de devoir essuyer davantage de problèmes de fiabilité. Il a d'abord reçu deux carburateurs, puis une injection, comme ici.

L'ambiance est celle d'une voiture de Grand Tourisme. L'équipement aussi avec les lève-vitres électriques, l'arrière capitonné façon madeleines, les voyants colorés un peu partout ou encore le poste radio-cassettes curieusement placé à la verticale sur la console centrale. Ici, il y a toujours la plaque en métal anodisé brossé qui obstrue son emplacement. Cet élément est désormais introuvable. Sous mes talons est installée une élégante pièce de lino blanc, un peu salissante, qui témoigne du soin apporté à la présentation intérieure.

Le moteur qui équipe la VF est doté d'une injection Bosch D-Jetronic essentiellement pour répondre aux besoins des marchés d'exportation, en premier lieu l'Allemagne. Il n'y a donc pas de starter, comme sur le modèle VE à carburateurs. La mise en route est facile, les déréglages rares et le caractère mécanique plus docile qu'avec les deux gros Weber. Au tout début, le passage de la première ne sera pas instinctif, la troisième ayant tendance à s'engager une fois sur deux. On est très loin de l'imprécision d'une Lotus Europa, mais tout cela manque un peu de franchise. Je m'engage sur ce tronçon de route avec

A une époque où les voitures sont des enclumes, titiller les 126 ch d'une A310 est réjouissant

douceur, le temps de me familiariser avec les commandes. En réalité, la boîte "vient" assez vite. Durant les premières minutes, il faut rester concentré, puis les rapports s'enclenchent naturellement. Le double pédalage aide pour le rétrogradage en deuxième, alors que le petit coup de gaz suffit pour descendre les autres vitesses en ménageant la mécanique.

Dire que l'A310 est "lourde", c'est surtout effectuer une comparaison avec l'A110. Les 840 kg de cette "2+2" de Grand Tourisme suffisent à générer une spontanéité qui n'existe plus que dans nos souvenirs automobiles. A une époque où toutes les voitures sont des enclumes, titiller les 126 ch d'une A310 a quelque chose de réjouissant. Ce moteur a la pêche, mais il est plus policé, moins "brut" qu'un de ses homologues à deux carburateurs. Il est également plus économique, comme nous le confirme Jean-Marie : « Il est facile de consommer 8 à 9 litres sans se traîner. C'est impossible à faire avec une VE. » Ce qui est léger est bon, disait en substance Colin Chapman. Telle était également la philosophie de Rédélé. Les bienfaits de la masse réduite se révèlent aussi dans le comportement, atout majeur de cette auto. De ce point de vue, le parallèle avec l'A110 (sauf SC, SX et SI) est sans appel. La suspension triangulée permet une parfaite maîtrise de la géométrie. Finis les délestages de la roue arrière intérieure ou les réglages de trains quelquefois approximatifs. L'A310 se met au point comme une monoplace, en commençant par le poids aux roues. Du sérieux. Et sur la route, on retrouve un comportement façon sport-proto : il faut charger l'avant, puis tout se passe avec une rassurante neutralité. Cela n'enlève rien à l'agilité de l'A310, car si on adopte une conduite "rallye", elle peut se montrer joyeuse. Surtout chaussée de XAS un peu secs, comme c'est le cas de cette auto. Avec quatre "FF" tout frais, elle doit être redoutable. L'erreur trop souvent commise avec l'A310 est de la comparer, instinctivement, à l'A110. Ou à une Porsche ! Cette Alpine a sa propre personnalité. Malgré ses nombreuses inspiratrices stylistiques, elle est singulière. Il paraît évident que si cette auto avait disposé dès le départ d'un moteur bien à elle, plus ambitieux, elle se serait forgé une image forte et aurait coupé avec l'A110. La présence d'une mécanique commune a brouillé les pistes, c'est dommage, mais on ne réécrira pas l'Histoire. Aujourd'hui âgée de 50 ans, l'A310 ne demande qu'à montrer au monde entier qu'elle est tout l'inverse d'une "sous A110". Il se dit même qu'elle était la préférée de Jean Rédélé. Alors si, par chance, vous avez l'occasion d'en essayer une, oubliez vos idées préconçues et foncez. Vous allez sans doute être surpris (vous trouverez le "guide d'achat" p. 30). ■

Je remercie Christian Aste, Michel Casaveccia, Jean-Marc Casin, Christophe Fontebasso, François Kirscher, Jean-Marie Lorenzon et Xavier Mora pour leur aide précieuse.

Il y a un petit quelque chose de Monteverdi Hai dans cette poupe musclée. La persienne n'a pas obtenu l'homologation en France, mais beaucoup en ont monté une par la suite, souvent après avoir brisé la lunette arrière en verre !

UN PETIT PAS VERS LE G

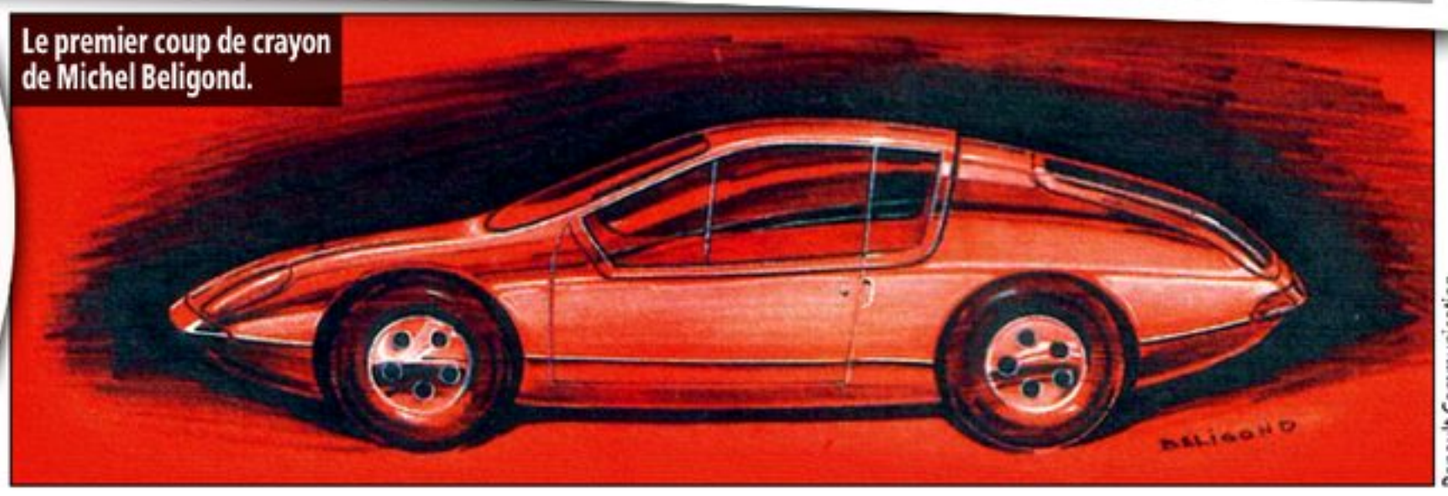
Renault Communication

Le procédé de fabrication des caisses d'A310 n'a plus rien à voir avec celui utilisé sur les A110. Ici, les différents moules sont indexés entre eux et le démoulage n'est entrepris qu'une fois l'ensemble de la structure terminé.

Renault Communication

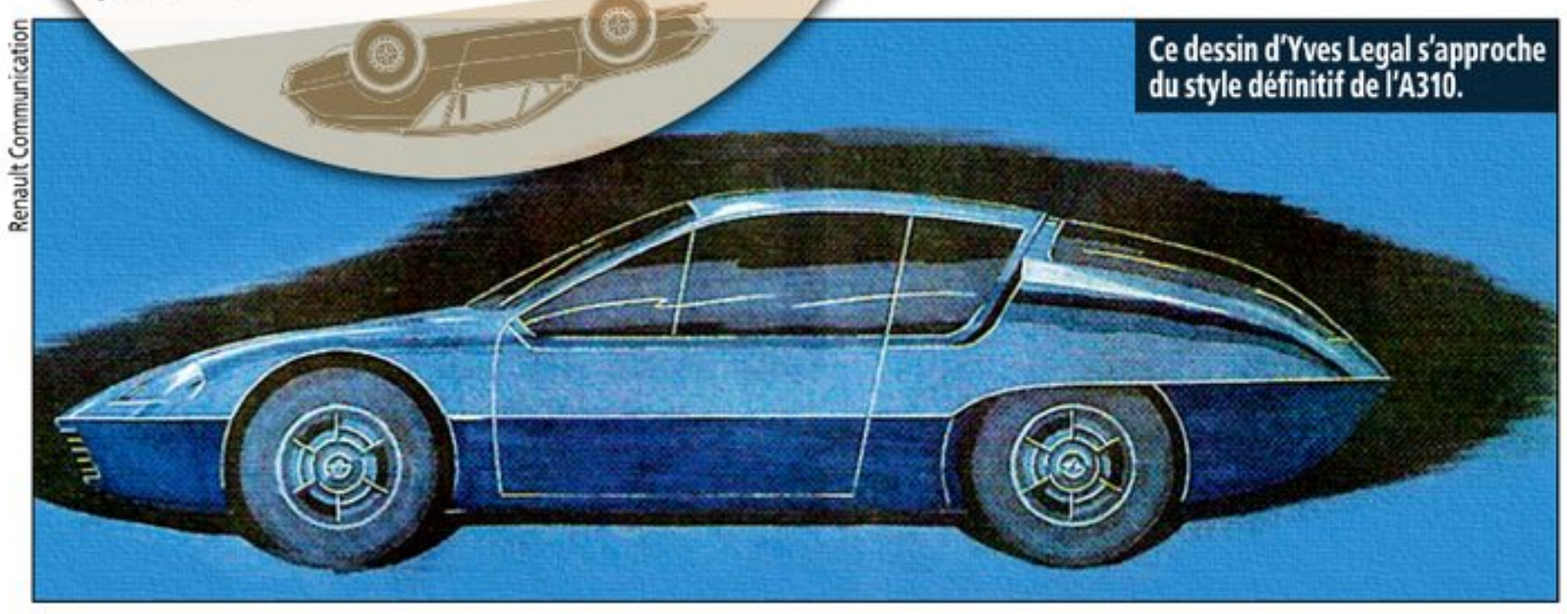
A l'image d'une voiture de circuit, l'A310 possède une suspension entièrement triangulée. Le châssis à poutre médiane est d'un principe similaire à celui de l'A110.

Alors que l'A110 est en pleine ascension, Jean Rédélé décide d'élargir l'offre en élaborant une deuxième Alpine. Avec plus de confort, deux places arrière, une belle finition et un moteur V8, l'A310 aurait eu tous les arguments pour devenir la "Porsche française". Mais il y a loin de la coupe aux lèvres...



Le premier coup de crayon de Michel Beligond.

Renault Communication



Renault Communication

Ce dessin d'Yves Legal s'approche du style définitif de l'A310.

Jean Rédélé n'a pas imaginé un seul instant se reposer sur les premiers lauriers acquis par ses A110. Dès 1966, quatre ans après la sortie de la "berlinette", le fondateur d'Alpine projette en effet de produire une nouvelle voiture orientée cette fois-ci vers le Grand Tourisme. En ligne de mire, la récente Porsche 911 dont les qualités sont déjà unanimement reconnues. Mais Rédélé souhaite aussi accompagner l'embourgeoisement prévisible d'une partie de la clientèle. Car la berlinette est très agréable pour "envoyer" sur une route de montagne, moins pour faire 500 km le dimanche soir au retour d'un week-end. Si l'étude de cette 2+2 capable de rouler à 200 km/h dans un confort haut de gamme est ambitieuse, elle est portée par une équipe qui ne l'est pas moins. Jean Rédélé s'entoure de Michel Beligond du

RAND TOURISME

Renault Communication

Voici le prototype n°2 réalisé en 1970. Ses spécificités : il n'y a pas encore de sièges intégraux (apparus sur le prototype n°3), la planche de bord et la calandre sont noires et on constate la présence d'un rétro obus. Ce véhicule sera détruit lors des tests d'homologation.

centre de style Renault de Rueil-Malmaison, de Richard Bouleau – le chef du bureau d'études –, du motoriste Bernard Dudot, de l'aérodynamicien Marcel Hubert, sans oublier le fidèle Roger Prieur. La légende laisse entendre que cette petite troupe débuta les travaux dans la cuisine de l'appartement dieppois de Rédélé.

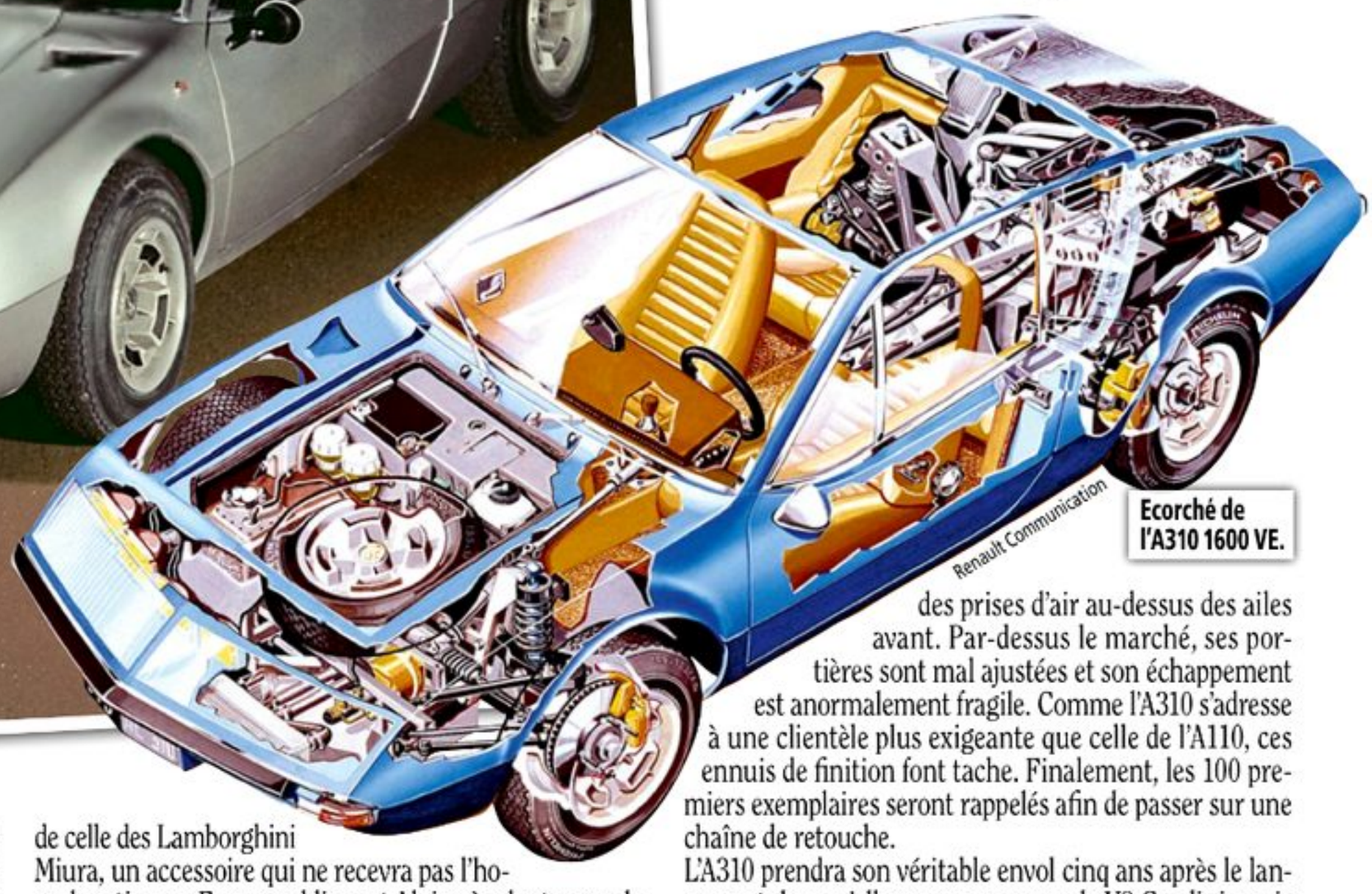
Sur une feuille de papier Canson rouge, Beligond donne le premier coup de crayon en 1968, créant une ébauche un peu replète que Rédélé estime très encourageante. Le designer étant contractuellement lié à Renault, Rédélé engage le jeune Yves Legal auquel il demande de prendre le relais, sous la houlette d'un certain... Beligond, toujours présent dans la coulisse. Les stylistes vont réaliser une série de dessins dont les contours seront toujours plus tendus et les angles sans cesse plus aiguisés. L'un de ces croquis aux pastels, daté de 1968 et signé Legal, va figer la ligne générale, si l'on excepte la forme des passages de roues arrière. Le plus prudent aurait sans doute été d'actualiser l'esthétique générale de la berlinette, mais la nouvelle Alpine souhaite au contraire marquer une rupture courageuse avec l'A110. Osé, son style sera moderne, personnel, projeté au cœur de la décennie qui s'annonce. A l'avant, Rédélé valide l'incrustation d'une "vitrine" contenant six projecteurs Cibié dans l'esprit de la Citroën SM, elle aussi à l'étude. A l'arrière est prévue une "persienne" inspirée de celle des Lamborghini Miura, un accessoire qui ne recevra pas l'homologation en France, obligeant Alpine à adopter, sur le sixième des huit prototypes, un hayon entièrement vitré.

Osé, le style de la A310 sera moderne, personnel, projeté au cœur de la décennie qui s'annonce

La marque de Dieppe reste fidèle au châssis-poutre imaginé pour la berlinette. Bien que modifié, celui-ci comporte le même dispositif de plaques perforées permettant un scellement de la coque au châssis. En revanche, afin de supprimer les nombreux problèmes d'étanchéité qui affectent l'A110, le process de fabrication de la caisse est totalement repensé. Désormais, les différents moules sont indexés entre eux et le démoulage ne s'opère qu'une fois tous les éléments assemblés, les cloisons incorporées et l'ensemble de la structure solidarisé. Ce procédé améliore également la rigidité.

Au chapitre des liaisons au sol, le train arrière de la Renault 8 avec ses archaïques trompettes est abandonné au profit d'une double triangulation. A l'avant, la traverse de R8 Gordini, testée sur le premier prototype appelé "laboratoire", est également délaissée au bénéfice d'un montage similaire. Afin de mouvoir celle qui s'appellera A310, Rédélé et son équipe désirent utiliser le V8 de 3 litres et 312 ch, un moteur de course qu'Amédée Gordini a élaboré en 1967 pour les protos Alpine Renault d'endurance. Hélas, les résultats décevants de ce V8 en compétition vont conduire Renault à stopper, dès 1969, le développement routier dont il devait faire l'objet. Le bec dans l'eau, l'équipe Alpine n'a d'autre choix que de revoir ses ambitions à la baisse. En vertu des accords passés, c'est dans la banque d'organes du constructeur au losange qu'il va lui falloir piocher. Et il n'y a guère que le 4 cylindres des A110 1600 S qui puisse présenter un quelconque intérêt... La déception est immense dans un camp Alpine désormais sous pression financière depuis l'ouverture de l'usine de Bréauté. Il s'agit de donner du travail à 250 employés ! Parce qu'il devient urgent de ne plus attendre, l'A310 qui a été dévoilée au Salon de Genève en mars 1971 sera commercialisée en septembre. Quelques détails d'apparence seront remaniés entre ces deux dates, notamment la suppression du bel ensemble de feux arrière sous vitres (problème d'homologation), mais les modifications les plus nombreuses sont consécutives à de gros soucis de mise au point. N'en citons qu'un : chacune des boîtes de vitesses fournies par Renault, issues de la R12 Gordini, nécessite d'être entièrement démontée, puis fiabilisée pour pallier certains défauts structurels. Un véritable casse-tête dont l'usine Alpine n'est pas responsable, mais qu'il lui faut bien résoudre.

Lors de la livraison des premiers véhicules, en janvier 1972, l'A310 n'est toujours pas au point. Elle prend l'eau, notamment en raison d'une malfaçon localisée au niveau



Renault Communication

Ecorché de l'A310 1600 VE.

des prises d'air au-dessus des ailes avant. Par-dessus le marché, ses portières sont mal ajustées et son échappement est anormalement fragile. Comme l'A310 s'adresse à une clientèle plus exigeante que celle de l'A110, ces ennuis de finition font tache. Finalement, les 100 premiers exemplaires seront rappelés afin de passer sur une chaîne de retouche.

L'A310 prendra son véritable envol cinq ans après le lancement, lorsqu'elle recevra non pas le V8 Gordini, mais le nouveau V6 fabriqué par la Française de Mécanique pour les Renault 30, Peugeot 604 et Volvo 260. Peu à peu débarrassée de ses défauts de jeunesse, mis à part une finition générale insuffisante par rapport au statut visé, l'A310 se bonifiera avec les années. Elle ne concurrencera jamais vraiment les Porsche, mais elle parviendra, malgré les limitations de vitesse et deux chocs pétroliers, à devenir l'Alpine la plus vendue de l'Histoire avec près de 12 000 unités diffusées jusqu'en 1984. Au cas où vous en auriez douté, voici bien la preuve qu'il n'y a pas que la "berlinette" dans la vie... ■

Renault Communication

La persienne et les feux arrière au-dessus de la lèvre de pare-chocs, ici sur le prototype n°2, ne seront pas validés par l'UTAC pour le montage en série.

Renault Communication

Durant l'été 1971, les premières photos officielles, réalisées sur une plage normande, sont celles d'un prototype.

LES GRANDES DATES

17 MAI 1922
Naissance de Jean Rédélé à Dieppe.

1950
Première victoire en course du jeune pilote Jean Rédélé au Rallye de Dieppe au volant d'une Renault 4 CV.

1951
Jean Rédélé est sollicité par le tout nouveau service compétition de la Régie Renault. Il conduira des 4 CV R1063 dès le Rallye de Monte-Carlo 1951.

DÉCEMBRE 1952
Quelques jours après son mariage, Jean Rédélé prend livraison du coach 4 CV qu'il a fait réaliser, en aluminium, par le carrossier italien Michelotti.

MARS 1955
Fabrication, par les frères Chappe, de celle qui sera la première Alpine, un coach en polyester dessiné par Jean Gessalin. Devenu Alpine type A106, le coach Chappe et Gessalin – dont plusieurs exemplaires ont déjà été réalisés chez C & G à Saint-Maur sur commande de Jean Escoffier, le beau-père de Rédélé – sera présenté officiellement en octobre 1955. Le nom "Alpine" fait référence à la victoire de Rédélé au Critérium des Alpes 1954, mais aussi à l'immense plaisir qu'il a eu à sillonner le massif alpin en 4 CV de course.

6 JUILLET 1955
Le tribunal de commerce de la Seine valide la création de la Société des Automobiles Alpine.

OCTOBRE 1962
Présentation de l'Alpine type A110 qui deviendra, avec les années, la voiture emblématique de la marque.

1966
Inspiré par la réussite de la Porsche 911, Jean Rédélé songe à l'élaboration d'un nouveau modèle typé Grand Tourisme destiné à compléter la très sportive A110.

1967
Renault met un premier pied chez Alpine : les voitures de Jean Rédélé ont désormais un petit losange incrusté dans le museau.
Inauguration d'une nouvelle usine Alpine à Thiron-Gardais, village de 500 âmes enraciné au milieu du Perche, dans la campagne d'Eure-et-Loir. Ce site va permettre de délester Dieppe qui est débordé par le succès des A110. Il aurait dû ensuite accueillir la fabrication d'une voiturette urbaine, mais celle-ci demeurera au stade du prototype.

1968
Six personnes sont désignées pour mener l'étude du futur coupé Grand Tourisme : Marcel Beligond du centre de style Renault de Rueil-Malmaison, Richard Bouleau (chef du bureau d'études), Bernard Dudot, Marcel Hubert, Yves Legal et Roger Prieur.

Christophe Fontebasso

Les deux premiers millésimes d'A310 (ici une 1600 VE de 1972) sont dotés de prises d'air NACA placées près du pare-brise.

SEPTEMBRE 1968
Une première maquette au 1/5 est réalisée par Marcel Beligond.

MAI 1969
Mise en service de la nouvelle usine avenue de Bréauté, à Dieppe, prévue pour recevoir l'assemblage de la future Grand Tourisme. La vétuste usine/atelier de l'avenue Pasteur ne satisfaisait en effet plus du tout aux exigences de l'inspection du travail.

MARS 1971
Dévoilement de la future Alpine A310 sur le stand Renault, au Salon de Genève. Il s'agit d'un prototype (le n°2 sur les huit) dont l'arrière diffère de celui du modèle qui sera retenu pour la série. On note, entre autres, une jalousie arrière façon Miura et des feux sous vitrines. Le moteur des exemplaires n°11 à 84 est le type 807-20 issu de la R12 Gordini, remplacé ensuite par le 844-30/31 de 1605 cm^3 et 127 ch DIN. La boîte provient également de la R12 Gordini. Le châssis est construit selon le même principe que celui de la berlinette A110, les trains roulants sont à double triangulation de conception Alpine et les roues possèdent quatre tocs.

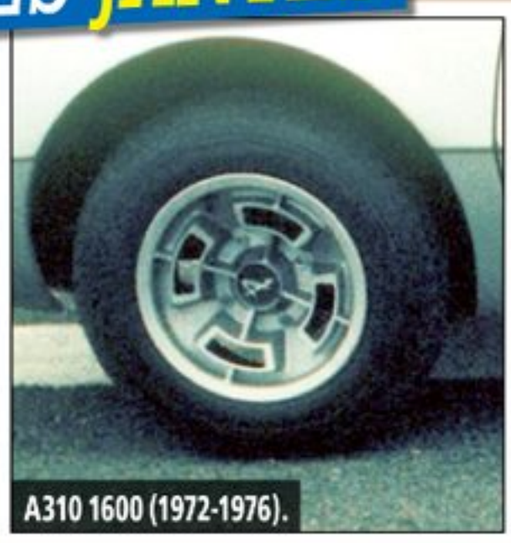
SEPTEMBRE 1971
Commercialisation de la nouvelle Alpine **A310 (type 1600 VE)** qui compte de nombreuses options selon une habitude de Jean Rédélé : teintes spéciales, pare-brise chauffant, phares antibrouillard, radio lecteur de cartouches avec antenne électrique ou encore intérieur cuir. La cadence de production des débuts est de quatre voitures par jour.

1972
Option moteur 160 ch SAE (4 800 F). Sa diffusion a été très marginale.

FIN JUILLET 1972
Alternateur 60 Ah sur les modèles équipés du pare-brise chauffant.

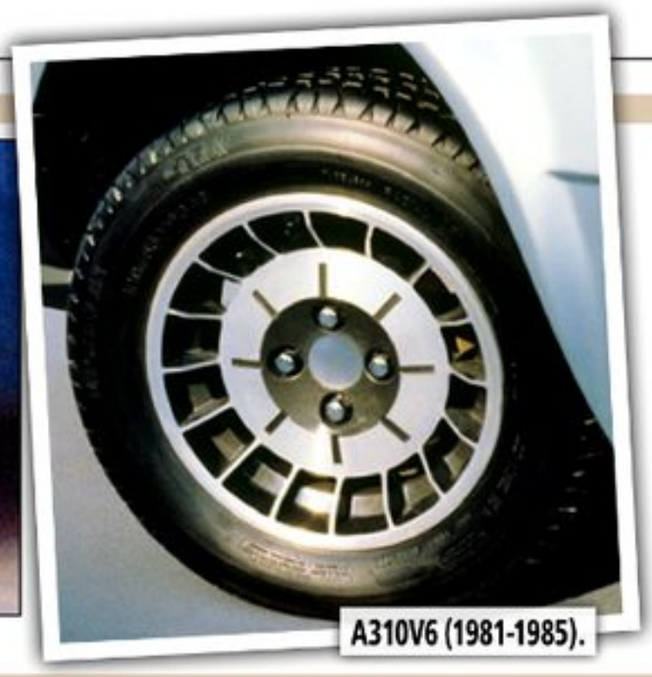
LES JANTES

Renault Communication



A310 1600 (1972-1976).

A310 V6 (1977-1980).



A310V6 (1981-1985).

A310 V6 Pack GT (1983-1985).

Amicale A310 4C

Le premier moteur équipant la 1600 VE est muni de deux carburateurs double corps.

Renault Communication

Responsables d' infiltrations d'eau dans l'habitacle, les prises d'air NACA sont déplacées vers l'avant des ailes en septembre 1973.

Renault Communication

Pour des questions d'homologation, les feux arrière sous vitres n'ont pas été retenus. Ici, il s'agit d'une VF de 1974.

Renault Communication

Pour le millésime 1974, l'A310 adopte des ceintures de sécurité à enrouleur.

Renault Communication

Le 1600 injection manque de chevaux pour lutter contre son adversaire désignée : la Porsche 911.

Renault Communication

La gamme Alpine 1975 : A310 1600 VF, A110 1600 SC, Berlinette 1300.

330 WATTS EN VITRINE

Les six feux équipant les A310 "4 cylindres" sont le fruit d'une étude menée par l'industriel Cibié dans le but de produire des paraboles de forme rectangulaire, une nouveauté dans les années 60. Deux modèles "phare" de la production française ont assuré la promotion de ces équipements dont Cibié détient le brevet : la Citroën SM et l'Alpine A310. Si les optiques de ces autos ne sont pas les mêmes, leur procédé de fabrication est identique et leur présence derrière une vitrine concentre tous les regards. Chaque feu de l'Alpine fait 55 W, soit un total de 330 W. Les ampoules H1 ont laissé place à des H4 en 1976 pour les "codes/phares" de l'A310 V6. Notons que le cuvelage des phares d'Alpine a fait ses débuts en 1962 sur la CD Panhard, dotée de rarissimes verres convexes. On l'a également retrouvé dans la calandre des Peugeot 404 et 504 coupés et cabriolets, mais aussi sur les pelles mécaniques Poclain LY 2P et dans le fond de phares des Peugeot 205 !

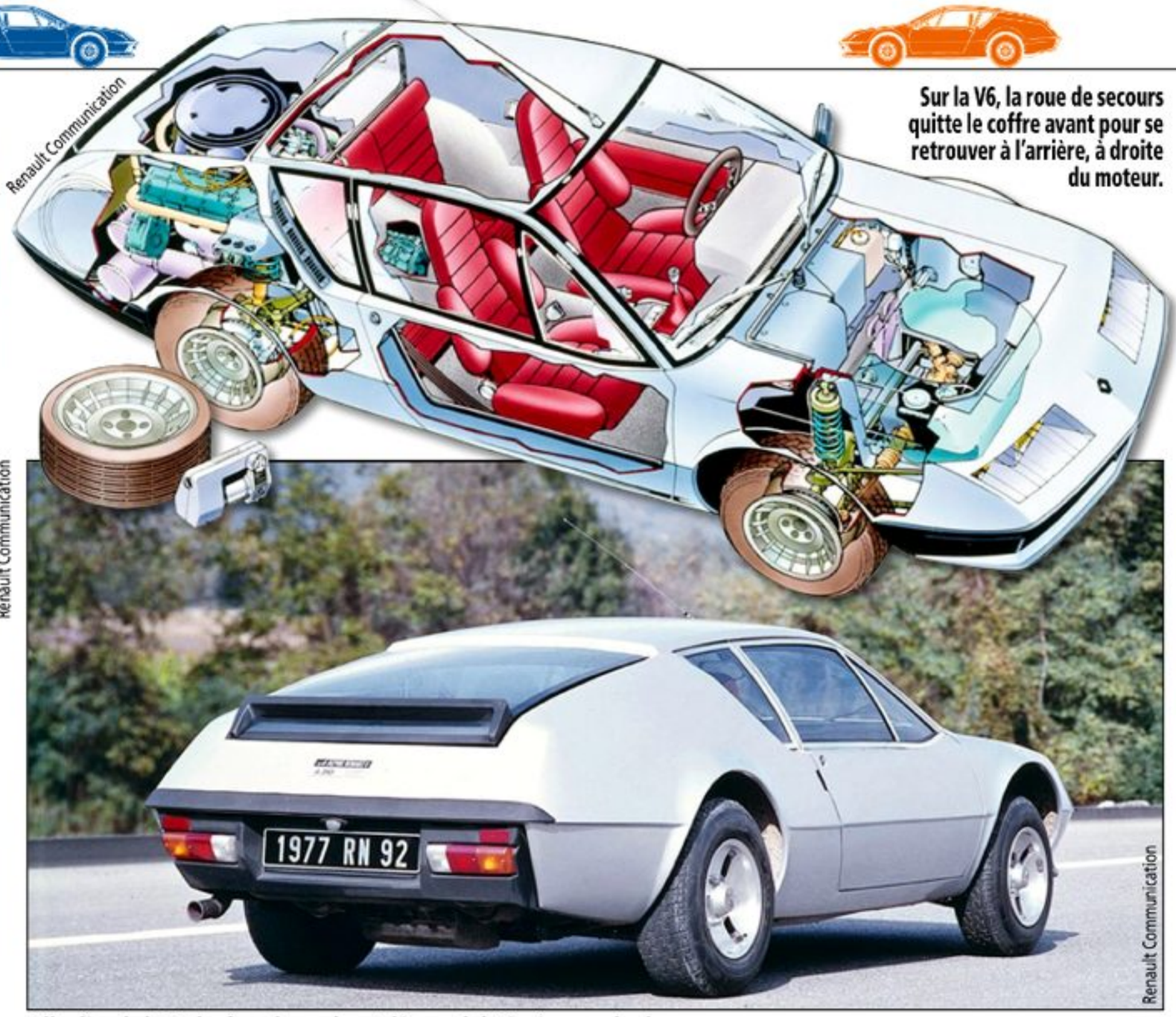
Renault Communication

Renault Communication

Présentée en septembre 1975, la version "économique" 1600 VG reçoit le moteur de la Renault 16 TX.

Renault Communication

En juillet 1976, la nouvelle V6 remplace les versions 1600. Elle se reconnaît immédiatement à sa face avant dotée de deux groupes d'optiques séparés.


Renault Communication

Sur la V6, la roue de secours quitte le coffre avant pour se retrouver à l'arrière, à droite du moteur.

Renault Communication

A l'arrière de la V6, les feux de recul sont désormais intégrés aux cabochons.

Renault Communication

Plus puissante, la V6 a nécessité un travail aérodynamique matérialisé par ce spoiler avant très aiguisé.

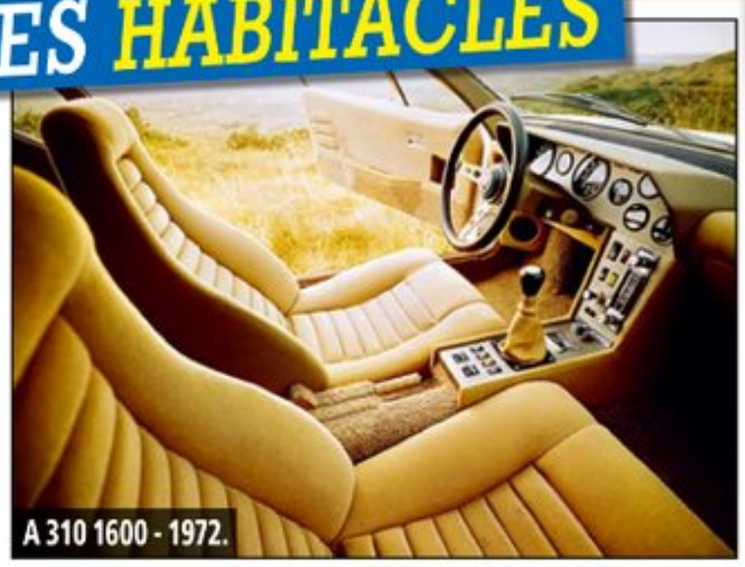
Renault Communication

Sur la V6, le blason Alpine a disparu de la custode.

Renault Communication

Le déplacement de la roue de secours à l'arrière, à droite du moteur, permet de bénéficier d'un coffre à bagages (un peu) plus logeable.

LES HABITACLES


Renault Communication

A 310 1600 - 1972.

A310 1600 - 1974.

A310 V6 - 1977.

SEPTEMBRE 1972

Alternateur 60 Ah monté sur tous les modèles, modification de la fonderie des porte-moyeux avant et nouvelles ceintures de sécurité (à partir du n°0.555). Adoption d'un échappement longitudinal à droite du moteur permettant la suppression du tube de fuite transversal qui a précédemment causé beaucoup de problèmes de fiabilité, installation d'un nouveau tapis de sol arrière, flector de direction armé (à partir du n°0.578), récepteur d'embrayage positionné du côté gauche (à partir du n°0.617), réservoir d'essence revisité (à partir du n°0.640) et modification de la fixation des feux longue portée autrefois par rotule et désormais par embouts clipsables (à partir du n°0.680).

DÉCEMBRE 1972

Nouvelles roues à écusson rapporté (auparavant moulé dans la fonderie), dessin très légèrement remanié et écrous borgnes.
Toutes les Alpine A310 vendues durant cette première année auront été rappelées à l'usine pour faire l'objet d'opérations de fiabilisation suite au manque de mise au point du modèle (fragilité des fixations de l'échappement, étanchéité de l'habitacle défaillante, mauvais ajustement des portières, etc.). Ces défauts seront très préjudiciables en termes d'image. Effet de nouveauté oblige, 1972 restera la meilleure année de production pour les A310 "4 cylindres", les volumes de ventes chutant quasiment de moitié dès 1973.

1973

La Régie Renault rachète l'usine de Thiron-Gardais où elle produira, jusque dans le courant de l'année 1974, les moteurs Bernard pour la motoculture. Celle-ci fermera ensuite ses portes.
Le premier choc pétrolier porte un coup très dur aux constructeurs de voitures de sport (voire fatal à certains comme CG).

MARS 1973

Freins avant désormais à disques pleins type R16 TS (ils étaient auparavant ventilés), nouvelle fonderie des étriers, plaquettes différentes, suppression du Mastervac, remplacement des rotules de pivots avant spécifiques Alpine par des rotules Renault.

MAI 1973

Nouvelle **A310 (type 1600 VF)** répondant à des normes antipollution plus sévères pour l'exportation. Différences avec la VE : inscription gravée "A310 à injection" sur la plaque fixée sous la lunette arrière et surtout moteur Cléon alu type 844-34 de la R17 TS doté d'une injection indirecte électronique Bosch D-Jetronic (calculateur dans la boîte à gants arrière gauche).
Piquage arrière du chauffage sur une seule sortie avec durit unique allant au radiateur (à partir du n°01.002 pour VE et 21.002 pour VF), adoption, sur VF, de la boîte de vitesses type 365-20 et de pistons à calotte différente (à partir du n°01.019), montage de trois motoventilateurs derrière le radiateur au lieu de deux et d'un nouveau thermocontact.

LES DÉBUTS DE L'A310 EN RALLYE

Tout juste auréolée de son titre de Championne du monde des Rallyes 1973, la marque Alpine décide pourtant, dès la saison 1974, de réorienter son engagement sportif vers les circuits en misant tout sur le sport-prototype. Et pour cause : l'A110 ne sera plus compétitive face à la concurrence en championnat du monde des rallyes et l'A310 pèse initialement 200 kg de trop.... Malgré ce changement de cap, il va bien falloir faire courir l'A310. C'est en 1974, avec un an de retard sur le programme initial, que cette dernière va débuter en rallyes. D'abord homologuée en Groupe 4 avec un moteur à carburateurs – la suralimentation sera testée mais non retenue – puis avec un 1 800 cm³ à injection Kugelfischer élaboré à Viry-Châtillon par l'ingénieur François Bernard, elle fera son apparition, le 9 juin, à la Ronde cévenole entre les mains expertes de Jean-Pierre Nicolas. La réussite ne sera pas au rendez-vous pour cette auto handicapée par sa masse, supérieure de 120 kg à celle de l'A110 de course. Sa première victoire, l'A310 va la décrocher le mois suivant, aux Boucles du Vercors-Vivarais, alors qu'elle est pilotée par Bernard Darniche. La saison 1974 se refermera en novembre sur un premier engagement international au Tour de Corse. Jean-Luc Thérier hissera l'A310 à la troisième place, derrière l'A110 de Nicolas et la Stratos du vainqueur, Jean-Claude Andruet. La saison 1975 débutera par le Monte-Carlo où Renault et Alpine engageront deux A310, l'une avec un moteur 807 G4 à 16 soupapes de 210 ch (Thérier/Vial), l'autre avec une mécanique préparée par Marc Mignotet (Warmbold/Davenport). Les deux équipages et leurs autos termineront dans le décor. L'A310 V6, qui prendra la relève de la "4 cylindres" en rallyes, ne débutera pas avant le Tour de France Automobile 1976.

Renault Communication
Deux A310 sont engagées au Monte-Carlo 1975. Aucune ne ralliera l'arrivée.

JUILLET 1973

Début de la cession d'Alpine à Renault qui devient propriétaire à 70 % pour sept millions de francs.
Création d'Alpine-Renault, filiale de Renault dirigée par Jacques Thoridnet.

SEPTEMBRE 1973

Prises d'air Naca déplacées vers l'avant du véhicule et munies de grilles en plastique noir (à partir du n°01.129 pour VE et 21.129 pour VF), échappement transversal avec sortie à gauche sur VF (à partir du n° 21.185).
A partir du n°01.185 pour VE et 21.185 pour VF : nouvelle fixation du levier de vitesse avec soufflet modifié, dessin des tapis de sol remanié, cendriers revisités, ceintures de sécurité à enrouleur, commandes réimplantées sur la console, planche de bord différente munie de boutons-poussoirs carrés (au lieu des interrupteurs rectangulaires et des basculeurs), repose-pied passager, entrées d'air moteur équipées d'un enjoliveur en plastique noir et ouverture du capot moteur par tirette dissimulée dans l'entrée de porte (auparavant dans la boîte à gants arrière gauche).

FIN 1973

L'Alpine A110 remporte le tout premier championnat du monde des rallyes (titre des marques, le titre pilotes n'existant pas encore).

JANVIER 1974

Adoption progressive de la boîte de vitesses 365-24 renforcée avec échelonnement modifié (1re et 2e différentes) et nouveau synchroniseur de 5e.
A partir du n° 01.261 pour VE et 21.261 pour VF : commandes de lève-vitres revisitées.
A partir du n° 21.269 (VF) : carter moteur inférieur plus plat (hauteur diminuée de 17 mm, mais largeur majorée) incorporant une nouvelle crépine et une jauge modifiée. Câble d'accélérateur remanié.
A partir du n° 21.318 (VF) : le filtre à huile et son support sont désormais fixés sur le passage de roue arrière gauche et le raccordement du radiateur d'huile est modifié.

9 JUIN 1974

Débuts en rallye de l'A310 à la Ronde cévenole avec une année de retard sur le programme initial (à lire en encadré).

SEPTEMBRE 1974

Les lettres séparées "A L P I N E R E N A U L T" sur la façade arrière sont remplacées par un cartouche rectangulaire "ALPINE RENAULT A310 injection" incorporant les logos des deux marques. Le modèle est renseigné en dessous, sur le même cartouche. Le losange Renault est désormais apposé sous la vitrine de phare droit, devant le feu de croisement, les joncs chromés sur les bandeaux de pare-chocs sont supprimés, le capot avant reçoit un compas en remplacement de l'épingle à point dur et des points de remorquage sont ajoutés devant et derrière. Arceau de sécurité incorporé au pavillon, dossier de banquette arrière rabattable, sous-tapis de planchers en mousse améliorant l'insonorisation, boîte à gants avec éclairage automatique, flancs de la console centrale recouverts d'une garniture.

A310 V6 - 1979.

A310 V6 - 1980.

AVRIL 1975
Réception à titre isolé d'un prototype de l'A310 1600 VG boîte automatique (couleur aubergine avec intérieur cuir rouge) doté d'un moteur de R16 TX et d'une boîte type 4139-12 issue du même modèle.

SEPTEMBRE 1975
Modèle Alpine **A310 (type 1600 VG)** inédit équipé du moteur 843-01 de la R16 TX à un seul carburateur double corps inversé Weber 32 DAR 7. Egalement adopté par l'A110 1600 SX (qui sortira début 1976) pour une question de standardisation, ce 4 cylindres de 1 647 cm^3 pour 95 ch DIN est accouplé à une boîte type 365-24 et des pneus arrière 165 SR 13 sont montés (au lieu des 185 SR 13 sur la VF). Par rapport à la VF, la VG se distingue par son bossage sur le capot moteur (passage de la coiffe de carbu), la présence d'un voyant de ceinture de sécurité au tableau de bord, la suppression de l'indicateur de température d'huile, le "A" fléché au centre du volant ainsi que son nouvel échappement.

1976
Nouveau directeur du service compétition de Renault, Gérard Larrousse fonde de grands espoirs à la fois en l'Alpine A310, dotée du V6 qu'elle recevra bientôt en série, mais aussi en Guy Fréquelin. Equipée d'un V6 de 2 664 cm^3 et 245 ch préparé à Viry-Châtillon, l'A310 V6 Groupe 5 (elle ne peut pas être homologuée en Groupe 4 faute d'une production en série) fait sa première apparition en course à l'occasion du Tour de France Automobile. Elle ne finira pas l'épreuve malgré tout le talent de Jean Ragnotti.

27 AVRIL 1976
Création de Renault Sport qui récupère à son compte les activités sportives d'Alpine.

JUILLET 1976
Nouveau modèle unique **A310 V6 (type 2700 VA)** qui remplace les VF et VG. Moteur V6 PRV type 112.730 alimenté par deux carburateurs (un simple corps inversé Solex 34 TBIA et un double corps inversé Solex 35 CEEI), cylindrée de 2 664 cm^3 (alésage x course : 88x73 mm) et puissance de 150 ch DIN à 6 000 tr/mn. De nombreuses modifications structurelles ont été imposées par l'implantation de ce moteur (nouveau berceau, faux châssis arrière), système de refroidissement avec un seul motoventilateur de grande dimension en remplacement des trois petits des 4 cylindres. Plus de radiateur d'huile. Boîte de vitesses type 367-05 à quatre rapports synchronisés dérivée de celle des R30 TS. Au niveau des liaisons au sol, on note une barre stabilisatrice avant majorée (+2 mm), des débattements de suspension réduits, des freins avant à disques ventilés avec maître-cylindre ATE et assistance par double Mastervac et une crémaillère de direction plus directe (3,7 tours). Modifications esthétiques : becquet arrière en mousse à la base de la lunette et passages de roues élargis pour recevoir de nouvelles jantes type "bobine" dessinées par Yves Legal chaussées de Michelin XDX de 185/70 x 13 et 205/70 x 13. Voies AV et AR élargies à 1,40 m (au lieu de 1,38 m) et 1,43 m (au lieu de 1,41 m). A l'avant, l'A310 V6 renonce à la "vitrine" au profit de deux ensembles de deux optiques également sous glaces, mais séparés. En dessous, un spoiler aérodynamique fait son apparition et des phares antibrouillard (collés sous les clignotants) sont ajoutés ainsi que des entrées d'air pour le chauffage qui remplacent les précédentes prises Naca sur les ailes. Revenons à l'arrière avec des feux de recul incorporés aux cabochons de feux d'origine R17 inversés et la suppression des sigles Alpine de custodes. Afin d'offrir à cette auto un semblant de coffre à bagages, Alpine et Renault ont déplacé la batterie au-dessus de la boîte et ont remplacé la roue de secours avant par une roue étroite, au pneu plié, logée à droite du moteur. Un mini-compresseur Engelmann situé dans le compartiment avant permet de gonfler cette dernière en cas de nécessité. A l'intérieur, la V6 reçoit des sièges type "pétale" de R17, l'implantation des commandes sur la console et le tableau de bord est modifiée alors que l'instrumentation, entièrement renouvelée, est à aiguilles et chiffres orange ; la radio est désormais en position horizontale.
A partir du n° 43.274 : nouveau collecteur d'admission et commande d'accélérateur remaniée.
A partir du n° 43.114 : barres stabilisatrices de diamètre moins important.

LES TABLEAUX DE BORD

A310 1600 - Genève 1971.

Renault Communication / Hugues Chassisu
A310 1600 VE - 1973.

A310 V6 - 1978.

Renault Communication
A310 V6 - 1979.

KIT MOTEUR 193 CH "BOULOGNE"

A la fin de l'année 1982, l'équipe de Bernard Pierangeli, directeur du Centre Alpine de Boulogne, a planché sur l'élaboration d'un kit moteur destiné à l'A310. Préparée en perruque à Boulogne, sous la houlette technique de Martial Macron, cette mécanique découle des refus successifs de la Régie Renault d'entreprendre le moindre développement routier du V6 PRV. Le bloc choisi est toujours le V6 tout alu à 90 degrés, mais dans la version 2 849 cm^3 (alésage x course : 91x73 mm) issue des Volvo 260. Alimenté par deux carburateurs Weber triple corps inversés 46 IDA3 C surmontés d'une volumineuse boîte à air, il bénéficie d'arbres à cames spécifiques, de culasses rabotées de plus d'un millimètre (rapport volumétrique porté à 10,5:1), de spaghettis d'échappement mécanosoudés (raccordés au silencieux d'origine) et d'un carter d'huile cloisonné. Si les 200 ch souhaités n'ont jamais été atteints, ce V6 développe tout de même 193 ch DIN à 6 000 tr/mn alors que son couple culmine à 25,8 mkg DIN au régime de 4 000 tr/mn. Afin d'éviter de noyer le moteur lors des démarrages à chaud, une pompe électrique vide les cuves des carbus une fois le contact coupé. L'ensemble de ces aménagements procure à l'A310 la vélocité qu'elle a toujours méritée (229 km/h, 26"75 au 1000 m d.a.). Les A310 ainsi motorisées (option officieuse qui a pourtant figuré au catalogue Renault) ont été proposées "discrètes" dans leur livrée esthétique d'origine ou bien dotées d'une option (officielle, celle-ci) kit carrosserie "Pack GT" dérivée de l'A310 Groupe 4. Quelle que soit l'exécution choisie par le client, l'auto recevait une persienne arrière en polyester dans laquelle était incorporé un gros aileron. Cet accessoire, spécifique à l'A310 dite "Boulogne", était nécessaire pour la ventilation du compartiment moteur. On estime à 50 le nombre d'A310 modifiées mécaniquement, 27 d'entre elles ayant été pourvues de l'option "Pack GT". Les premières autos ont été kitées au début du printemps 1983, les dernières à la fin de production de l'A310, en 1985. Toutefois, on sait que plusieurs véhicules ont été admis au Centre Alpine après cette date pour y être transformés. Les derniers kits moteurs auraient été montés en 1988 ou 1989. Un exemplaire tout équipé coûtait, fin 1984, la bagatelle de 227 500 F, dont 54 000 F pour le kit.

Michel Casaveccia

A310 1600 - 1974.

Renault Communication

A310 V6 - 1977.

Renault Communication

Renault Communication

A310 V6 - 1981.

Renault Communication

Renault Communication

En 1977, l'Alpine A310 V6 Calberson de Guy Fréquelin et Jacques Delaval est quasiment imbattable sur les rallyes nationaux.

Renault Communication

L'A310 est également engagée en rallycross. Elle remportera le titre national avec Jean Ragnotti (ici au volant) et européen avec Herbert Grundsteil.

Renault Communication

Débarrassé de sa volumineuse boîte à air, le V6 PRV laisse apparaître ses deux carburateurs (un double et un simple corps). A droite, on distingue la roue de secours.

Renault Communication

Même avec l'arrivée de la V6, la production de l'usine de Dieppe n'est que semi-industrielle.

Renault Communication

Après avoir possédé quelques 1600, la gendarmerie opte pour la nouvelle A310 V6 dès 1977. Sept voitures, dont les dernières officieront jusqu'en 1987.

Pour le millésime 1979, l'A310 adopte des cabochons clignotants/feux de position bicolores, tandis que les antibrouillards disparaissent.

Renault Communication

Renault Communication

En 1979, le V6 est accouplé à une boîte cinq vitesses dérivée de celle qui équipe la R30 TX.

Renault Communication

En 1981, l'A310 affiche un nouveau look. Avec son bouclier intégrant le pare-chocs et le spoiler, l'avant est transformé.

CONSEILS D'ACHAT

Les recommandations qui suivent ne se substituent pas aux conseils délivrés par les spécialistes du modèle, professionnels et clubs, en particulier la très active Amicale Alpine A310 4C.

CARROSSERIE

Les châssis des A310 n'étaient pas traités contre la corrosion. En conséquence, de nombreuses autos pourrissent au niveau de la traverse avant (entre les pieds de portes), des plaques de scellement, dans la zone autour de l'échappement et, de façon moins critique, à la base des chapelles d'amortisseurs. Les éléments de carrosserie sont refabriqués et quelques artisans se sont spécialisés dans la réfection des coques. Classic Glass (T. 07 78 62 48 36) fabrique les lunettes arrière claires ou teintées et les vitrines de phares, l'Amicale A310 4C (amicale.a310.4cylindres@gmail.com) les grilles de calandre, les sigles, les baguettes de pare-brise et, plus récemment, l'encadrement de vitre arrière. Sont en projet : les enjoliveurs de lames de pare-chocs, le cache autoradio, le pare-brise, les glaces latérales, le macaron Alpine et la jauge à essence. Enfin, la refabrication des optiques de phares est sur le point d'aboutir après douze ans d'efforts. 450 commandes ont déjà été enregistrées !

COTATION

A310 1600 VE: 38 000 euros.
A310 1600 VF: 34 000 euros.
A310 1600 VG: 26 000 euros.
A310 V6 boîte 4: 29 000 euros.
A310 V6 boîte 5: 26 000 euros.
A310 V6 Pack GT: 28 000 euros.
A310 V6 Pack GT "Boulogne" 193 ch : 43 000 euros.

MOTEUR/BOÎTE/MÉCANIQUE

Les moteurs sont robustes et les boîtes indestructibles quelle que soit la version. Une A310 a parcouru 500 000 km sans ouverture de la boîte ! Le seul véritable point faible des moteurs est l'état du circuit de refroidissement, les tubes sous le châssis étant souvent obstrués par la sédimentation de l'eau boueuse. Sur les V6, il faut ajouter une accumulation problématique des boues en bas du V. Blocs à nettoyer consciencieusement pour limiter les risques de surchauffe. Bosch Classic refabrique la plupart des pièces de l'injection.

INTÉRIEUR

Si l'intérieur des A310 avait initialement un aspect cossu, il a souvent très mal vieilli. La piètre qualité des tissus, communs avec de nombreuses Citroën des années 70 et 80, a souvent été mise en cause. Bonne nouvelle : le dynamisme des revendeurs de pièces Citroën permet aux possesseurs d'Alpine de se fournir aisément, et donc de restaurer la plupart des intérieurs au plus proche de l'origine.

NOTRE CONSEIL

L'achat d'une A310 quel qu'en soit le modèle nécessite une surveillance approfondie du châssis, chose pas toujours évidente dans la mesure où certaines parties sont noyées dans le poly. Attention aux traces d'accidents mal réparées. Soyez également très (très) vigilants sur l'état du circuit électrique : le faisceau est souvent détérioré à proximité de l'échappement (rayonnement), alors que la boîte à fusibles est régulièrement endommagée. Enfin, nous ne saurions trop vous conseiller d'adhérer à l'Amicale A310 4C. Outre la refabrication d'une multitude de pièces bénéficiant aussi aux versions V6, l'association met à la disposition de ses membres de l'outillage Alpine (même pour V6).

LIRE AUSSI

- *Gazoline* n° 213 et 236 : Coups de cœur.
- *Votre Auto* n° 35 : le guide complet de l'Alpine A310.

Renault Communication

Sur cette vue, on remarque que les ailes de l'A310 sont désormais nettement plus larges.

Renault Communication

C'est peut-être un détail pour vous, mais pour les aficionados, ça veut dire beaucoup : Renault précède désormais Alpine dans l'appellation.

A partir du n° 43.331 : numéro de moteur inscrit sur la culasse gauche.
A partir du n° 43.355 : numéro de châssis frappé sur le longeron avant droit.

28 NOVEMBRE 1976

Première victoire pour l'Alpine A310 V6 Groupe 5 de l'équipage Fréquelin/Delaval au Rallye du Var.

1977

Vente des dernières A310 1600 VG fabriquées en 1976. Après ses débuts, l'A310 V6 de compétition est rendue à la fois plus performante et plus fiable. Elle adopte un moteur réalésé à 91 mm afin d'obtenir une cylindrée de 2 849 cm³. La puissance culmine à 270 ch à 7 500 tr/mn. Premier succès en février pour le trio Fréquelin/Delaval et l'A310 Groupe 5 en Corse, à la Ronde Giraglia. Ce sera la première d'une magistrale série de onze victoires.

Renault Communication

Le spoiler de la Pack GT est plus imposant que la version classique.

Renault Communication

Dotée du kit carrosserie de la Groupe 4, l'A310 V6 Pack GT de 1983 est "monstrueuse".

Michel Casaveccia

L'A310 pack GT "Boulogne" se reconnaît à ses persiennes en polyester incluant l'aileron. Ici, pas de vitre arrière à cause de la chaleur du moteur.

Commercialisée durant deux ans, l'A310 Pack GT verra sa diffusion limitée par un prix de vente bien trop élevé.

Renault Communication

JUIN 1977
Participation de l'A310 V6 dite "Poisson Dieppois" aux 24 Heures du Mans, fabriquée (sans l'intervention de l'usine) depuis une caisse de "4 cylindres" et son châssis à poutre de section ronde. Elle est pourvue d'un moteur de 320 ch, d'une boîte ZF et pilotée par Bernard Decure, Jean-Luc Thérier et "Cochise".

JUILLET 1977
Suppression des antibrouillards avant et des badges "Alpine A310 V6", nouveau dispositif de fixation de la calandre, becquet arrière plus grand avec inscription "Alpine Renault" en lettres creuses, essuie/lave-vitre doté d'une position intermittente, voyants de frein à main, de pression d'huile, de feux de détresse et de phares désormais disposés sous le mano d'huile (avant ils étaient au-dessus), compteur et compte-tours légèrement rapprochés, avertisseur deux tons, déverrouillage des dossiers de sièges par une manette située sur le côté des appuis-tête. Enfin, nouveaux amortisseurs De Carbon avec coupelle d'appui de chaque ressort avant abaissée de 6 mm entraînant un rabaissement de l'avant de l'auto et de nouveaux réglages de géométrie.

FIN 1977
L'Alpine A310 V6 Groupe 5 d'usine aux couleurs de Calberson remporte le titre de Championne de France des rallyes 1977 avec dix victoires sur douze participations. La saison suivante, Renault reconduira ses engagements avec Guy Fréquelin et conservera le sponsor, mais pour faire courir les R5 Alpine Groupe 2. On le sait depuis longtemps, mais cela est désormais une évidence : Alpine est bien peu considérée par le plus grand des constructeurs français. En 1977, l'A310 remporte également les titres de Championne de France (Jean Ragnotti) et d'Europe de rallycross (Herbert Grundsteil).

JANVIER 1978
A partir du n° 44.247 : augmentation de la capacité d'huile moteur qui passe à 6,5 litres et installation d'une nouvelle jauge à huile.

FÉVRIER 1978
A partir du n° 44.369 : montage d'une purge sous la pompe à eau, substitution des tubes de refroidissement en alu par des tubes acier. Progressivement, le volant Moto Lita sera remplacé par un Isodelta plus tulipé.

Renault Communication

Le millésime 1985 sera le dernier pour l'A310, bientôt remplacée par les V6 GT et Turbo.

JUIN 1978
Victoire de la Renault Alpine A442B (Jean-Pierre Jaussaud/Didier Pironi) aux 24 Heures du Mans.

JUILLET 1978
Feux avant bicolores, ceintures de sécurité aux places arrière, nouvel avertisseur à compresseur, le réservoir d'essence passe de 57 à 63 litres.

OCTOBRE 1978
Présentation de l'**A310 V6 Groupe 4** compétition client homologuée en Grand Tourisme spécial. Assemblée à seulement six exemplaires sur la trentaine envisagée, celle-ci reçoit initialement le moteur de série associé à la boîte cinq vitesses optionnelle. Elle possède un arceau de sécurité, des suspensions course, quatre disques de freins ventilés, des ailes élargies, un gros becquet arrière et un imposant spoiler avant. Elle est montée en pneus 20 x 59 - 15 à l'avant et 29 x 61 - 15 à l'arrière.

DÉBUT 1979
Création du Bureau d'études et de recherches exploratoires (BEREX) qui regroupe les effectifs des études encore présents à Dieppe et les salariés dieppois de Renault Sport. Le BEREX est détenu à 40 % par Alpine et sera démantelé en 1991.
Inauguration du centre technique et commercial Renault Alpine situé 10 avenue Thiers à Paris. Sa direction est confiée à Bernard Pierangeli, ancien directeur commercial d'Alpine.

JANVIER 1979
A partir du n° 45.597 (plus les cinq exemplaires de 45.414 à 45.418) : adoption de la boîte de vitesses à cinq rapports type 369.02 dérivée de celle équipant la R30 TX (couple conique et pignons de cinquième différents). Ce montage entraîne une modification de l'arrière du châssis.

MARS 1979
Les entourages de vitres deviennent noir mat.

JUILLET 1979
Rétroviseur extérieur réglable électriquement, témoin de température d'eau en lieu et place de celui des feux de détresse (désormais incorporé à la commande), témoin de niveau de liquide de freins à l'emplacement de celui de chute de pression, béquille de capot avant remplacée par un stabilisateur.

AUTOMNE 1979
Victoire au championnat de France de rallycross pour l'A310 "4 cylindres" Politecnic pilotée par Jean-Pierre Beltoise.

DÉCEMBRE 1979
Nouvelles garnitures intérieures avec assise des sièges, milieu des dossiers et partie centrale des contre-portes en tissu velours rayé.
Commercialement, 1979 aura été la meilleure année pour l'A310 avec un total de 1 381 exemplaires assemblés.

JUILLET 1980
Restylage comprenant de nouveaux boucliers AV/AR enveloppants de couleur gris foncé, des bords d'ailes élargis pour permettre le montage de nouvelles jantes à quatre trous au lieu de trois (les mêmes que celles de la R5 Turbo mais non peintes) équipées de pneus taille basse Michelin TRX190/55 VR 340 et 220/55 VR 365. Le becquet arrière perd son marquage "Alpine Renault" remplacé, juste en dessous, par un bandeau gris foncé sur lequel est inscrit "Renault Alpine". Le compartiment moteur est désormais peint de la couleur de la carrosserie (auparavant noir satiné), montage d'une jauge à huile sur la planche de bord et d'un tachymètre électronique avec émetteur sur la roue avant gauche. Allumage sans rupteurs, boîte de vitesses type 369.07 avec nez de boîte de R30 au lieu du carter spécifique Alpine. Nouveaux freins à disques ventilés empruntés à la R5 Turbo (diamètre 260 mm) ayant rendu nécessaire la modification des porte-moyeux avant et le remplacement du train arrière par un ensemble issu de la R5 Turbo avec triangles superposés et combinés ressorts/amortisseurs (montage similaire à l'avant). La roue de secours laisse place à un modèle à quatre trous.

LES CLUBS
- **Amicale A310 4C**, www.a310-4c.fr, amicale.a310.4cylindres@gmail.com
- **Association des Anciens d'Alpine**, www.retroalpine.com
- **Alpine Club France**, www.alpineclub.fr
- **A310 Passion**, facebook : A310 Passion.fr
- **Renault Classic**, renaultclassic.com

OCTOBRE 1981
Deuxième rétroviseur extérieur (à commande électrique), pré-équipement radio en série avec haut-parleurs dans les portes, éclairage du cendrier et des boutons de lève-vitres (provenant de la Fuego), nouvelle commande d'essuie/lave-glace, commodo de R30 pour l'éclairage/avertisseurs/clignotants.

JUILLET 1982
Nouvelles serrures de portes (à clé ronde) séparées par des poussoirs bichromatés noirs, condamnation intérieure des portes type R5, entrées de portes siglées Alpine, sabots antigravillon devant les bords d'ailes arrière, montage de témoins lumineux de feux de croisement et de niveau mini de carburant, plafonnier avec spot de lecture, allume-cigares près des lève-glaces, console centrale en plastique moulé, nouveau sélecteur de vitesse de ventilateur intérieur, garnissage des sièges en velours à trame oblique. La boîte type 369.10 est disponible en option.

JANVIER 1983
Réalisation de la marginale **A310 V6 "GT"** dite **"Boulogne"** dotée d'un kit moteur 193 ch (à lire en encadré p. 26). Cette version exclusive peut être munie d'un kit carrosserie dérivé de la Groupe 4, une panoplie qui sera ensuite proposée au catalogue sous l'appellation **A310 V6 Pack GT** élaborée elle aussi au Centre Alpine à l'initiative du chef des ventes Bernard Pierangeli. Mécaniquement, ce modèle ne diffère pas d'une A310 V6 normale, mais les changements esthétiques sont significatifs. On observe ainsi l'adoption des éléments montés sur les versions "Groupe 4" de compétition : ailes AV et AR très élargies avec marchepied entre les deux, grand spoiler avant, becquet arrière agrandi ainsi que de magnifiques jantes Elia en deux parties chaussées de très larges pneus Pirelli P7 (250/50 VR 15 et 285/40 VR 15).

MARS 1985
Vente des dernières A310 remplacées par les V6 GT et V6 Turbo dessinées par Jean-François Vernet du centre de style Renault. L'impatience de découvrir un bolide enfin capable de figurer dignement face aux Porsche et Ferrari laissera rapidement place à la déception, surtout concernant la ligne, trop proche de celle de l'A310 (on croirait à un restylage) malgré un SCx record. Ceci est d'autant plus dommage que la version Turbo se montrera très performante.

Production totale: 2 340 A310 "4 cylindres" de 1971 à 1976, puis 9 276 A310 "V6" de 1976 à 1984. L'ensemble donne 11 616 unités.

Sources principales : Alpine Label Bleu *par Christian Descombes aux éditions E/P/A ;* Jean Rédélé "Monsieur Alpine" *par Jean-Luc Fournier aux éditions ALBD ;* Votre Auto n°35, *sans oublier l'Amicale A310 4C, l'Association des Anciens d'Alpine et le site A310L4.fr.*

SUR LA VOIE DE LA démocratisation

Premier nouveau modèle présenté après la Grande Guerre, la 501 Torpédo atteint des records, se vendant 35 fois plus que sa devancière, la Zero de 1912, grâce notamment à une véritable gamme créée autour d'elle comprenant même des versions sportives. Vers la fin de sa carrière, elle sera également la première Fiat de série dotée de freins sur les quatre roues. Simple et solide, elle a marqué la transition du constructeur vers une production populaire à part entière.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Sur la route, la Fiat 501 est... d'un autre temps. Les longs trajets ne sont plus de son âge.

Ces optiques AR, aujourd'hui obligatoires, étaient celles utilisées sur les poids lourds italiens de la fin des années 50.

La liste est longue : Adami, Aquila Italiana, Ausonia, Bernardi, Bugatti & Gulinelli, Cantono, Ceirano, De Luca Daimler, De Vecchi, Faccioli, Florentia, Galileo Officine, Gallia, Marchand, OTAV, Prinetti & Stucchi, San Giorgio, Storero et Züst. Ce sont les noms des 19 constructeurs automobiles italiens en activité au début du XX^{e} siècle et ayant disparu à la fin de la Première Guerre mondiale. Ils n'étaient pas tous concentrés dans les "capitales" de l'automobile transalpine que sont Turin et Milan, certaines marques ayant colonisé le nord et, dans une moindre mesure, le centre et le sud de la botte, éparpillées à Gênes, Padoue, Ferrare, Plaisance, Florence, Rome ou Naples. La cause de cette hécatombe ? Elle se résume en quatre lettres : FIAT ! La seule enseigne à avoir su organiser un réseau de vente et d'assistance en parallèle à une gamme capable de répondre aux besoins de la première génération d'automobilistes. Tout d'abord de dimension artisanale, la Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondée en 1899, est la seule à

Jusqu'en 1915, Fiat n'a jamais compté de véritable voiture populaire dans sa gamme

s'être imposée comme une véritable entreprise industrielle. Mais malgré ce succès qui lui permet de se débarrasser aisément d'un grand nombre de concurrents (ils ne seront pas moins nombreux à succomber dans les années 20 et 30), Fiat reste pourtant cantonnée à des chiffres de production modestes. En 1914, dernière année avant le conflit [1], seules 3 236 voitures sortent de l'usine turinoise de Corso Dante. Ce n'est qu'en 1922 que, pour la première fois, la firme passe le cap d'une fabrication à cinq chiffres (10 466 unités), avant d'entamer une croissance lui permettant de quadrupler ce score en cinq ans pour arriver à 44 404 autos tombées des chaînes en 1927. Au milieu de toute cette histoire, il y a la jolie voiture que vous admirez dans ces pages : la 501.

Mais revenons un peu en arrière. Jusqu'en 1915, Fiat n'a jamais compté de véritable auto populaire dans sa gamme. Et ce pour une bonne raison : excepté quelques privilégiés, la clientèle pouvant s'offrir une automobile n'existe pas. Les premiers modèles (de la 3 1/2 HP de 1899 aux 6-8-10 HP de 1900-1902) oscillent entre 679 et 1 082 cm^3, mais ceux qui suivent passeront à des cylindrées énormes, à l'image de la 12 HP de 1901 (3,8 litres), de la 24-32 HP de 1903 (6,3 et 7,3 litres suivant les versions) ou de la 60 HP de 1904 (10,6 litres !). La première Fiat à la cylindrée plus mesurée est la Tipo 1, dont le moteur de 1 847 cm^3 sera repris, en 1912, sur la 12-15 HP, plus connue sous le nom de Zero et qui s'écoulera à plus de 2 000 exemplaires : un record pour l'époque. Sa production cesse en 1915 et Fiat n'est de retour, dans une classe de cylindrées encore plus petites (1,5 litre), qu'en 1919, lorsque l'*avvocato* Carlo Cavalli [2], directeur technique de l'entreprise, présente la 501, première nouveauté de l'après-guerre. Avec elle, l'entreprise se met à utiliser une nomenclature inédite pour ses voitures, une numérotation à trois chiffres commençant par 5 ; l'identification du moteur, également à trois chiffres, débute par 1 et se termine par le même numéro que l'auto (dans le cas de la 501, le moteur est le 101 [3]). C'est l'âge d'or de Fiat. Le 17 septembre 1916, le constructeur bâtit l'usine du Lingotto qui, à partir de 1919, épaulera celle de Corso Dante, en activité depuis 1900, avant d'en prendre la relève [4]. La 501 sera donc le dernier modèle entièrement assemblé dans l'usine "historique" avant le déménagement progressif vers Via Nizza, où se trouve la nouvelle unité.

[1] L'Italie ne prendra part au premier conflit mondial qu'à partir du 24 mai 1915.
[2] Né en 1878 en Val Vigezzo, à la frontière entre l'Italie et la Suisse, Carlo Cavalli obtient son diplôme de droit pour satisfaire son père, mais c'est plutôt la mécanique qui l'intéresse. Il est embauché en 1905 dans le bureau technique de Fiat. Il en deviendra directeur technique de 1919 à 1928. Il est l'auteur de la Zero de 1912, des voitures de course 803/804/805 et des camions 18 BL et 15 TER des années 10. Il meurt en 1947.
[3] Ce système, utilisé jusqu'à la 527 Ardita de 1934, ne fait référence ni à la cylindrée (la 501 est une 1,5 litre, la 508 une 1 litre), ni à la date de lancement (la 509 est de 1925, la 508 de 1932).
[4] Nous avons traité la saga des usines Fiat dans les *Gazoline* 254, 255 et 256.

Le radiateur arrondi, qui s'inspire de la S76 Record de 1911, avait déjà été monté sur les Tipo 1, 2 et 3 de 1912, avec toutefois une forme moins stylisée.

La présence de la roue de secours sur le côté droite, celui de la conduite, empêche de prévoir une porte. Pour s'asseoir au volant, il faut donc entrer à gauche.

Deux manettes dorées rattachent, de chaque côté, les capots du coffre papillon à la partie inférieure des ailes.

Voici l'éclairage de la plaque d'immatriculation avec, au-dessus, l'échappement "intégré"... comme sur les voitures modernes.

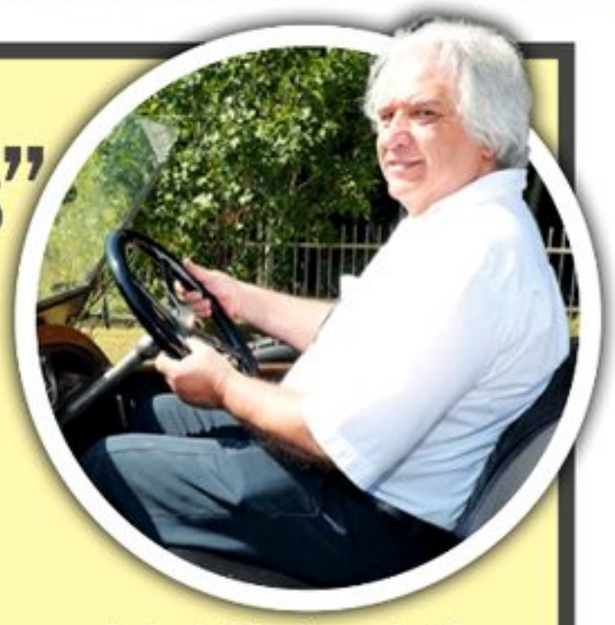
On trouve, positionné sous les feux électriques Standard, l'écusson du RACI (Regio Automobil Club d'Italia). La couronne située au sommet fait référence à la monarchie des Savoie, alors encore à la tête de l'Italie.

La lunette rectangulaire est spécifique aux 501 destinées au marché américain ; les modèles européens en recevaient une ovale.

Les roues en acier Sankey sont issues des dernières Zero.

Adolfo Verbena et sa Fiat 501 Torpédo 1920

"Elle a gardé sa couche de vernis d'il y a 101 ans"



Durant l'été 1970, Adolfo Verbena, né en 1953 et habitant Carcare, en Ligurie, n'a pas encore son permis de conduire qu'il passera l'année suivante, une fois ses 18 bougies soufflées. Pourtant, il achète déjà une ancienne : une Fiat 508 Balilla 1933, trois rapports et quatre portes carrossée Viotti. Toute sa vie sera ensuite marquée par les voitures d'époque, des Fiat sinon rien. Dans son atelier s'alignent une 508 Balilla Spider 1932, une 500 A Topolino Siata 1947, une 500 B Topolino 1948, une 600 Trasformabile 1956, une Abarth 850 TC 1962 en cours de réfection, une Abarth 595 1970, un Iveco Daily 1983 (même le plateau est ancien !) et, bien sûr, la doyenne de sa collection, cette 501 Torpédo qu'il a achetée en 1990 car « habitué comme j'étais aux voitures des années 30, je voulais tester un modèle de la décennie précédente ». Ce véhicule, produit le 28 juillet 1920, avait été vendu aux Etats-Unis, à Buffalo, dans l'Etat de New York : châssis et carrosserie avaient été facturés 1 270 dollars. Ensuite, la voiture est revenue en Italie où, le 25 septembre 1931, elle a reçu la plaque qui l'équipe encore de nos jours. Il est intéressant de remarquer que, jusqu'en 1927, les provinces étaient identifiées, sur les immatriculations, par deux chiffres (comme les départements en France). Puis on a commencé à utiliser deux lettres (SV pour Savona), en faisant repartir la numérotation de zéro. Autrement dit, on avait enregistré seulement 20 véhicules en quatre ans sur le territoire de Savona ! Quand Adolfo a trouvé cette auto, elle était immobilisée depuis le début des années 50 à l'abri d'une grange et n'avait presque plus de sièges ni de capote, qui avaient été mangés par les souris. Par contre, le moteur n'était pas bloqué. Outre une bonne vidange et la réfection de tous les éléments de sellerie, il lui a offert une peinture des ailes, sans toucher au reste de la carrosserie qui garde encore la couche de vernis appliquée à l'usine il y a 101 ans ! Les câbles de freins ont été partiellement refaits. « Même s'il est déraisonnable, du moins à mes yeux, de parcourir plus de 40 km à son volant, je me régale en la transportant partout en Italie lors des réunions d'anciennes. Et j'avoue que les émotions qu'elle suscite sont d'une tout autre nature que celles procurées par une "moderne" 600. » ■

Identification

Plaque constructeur : située sur le plancher, au centre, à gauche du pédalier.

Numéro moteur : placé sur le bloc, côté droit.

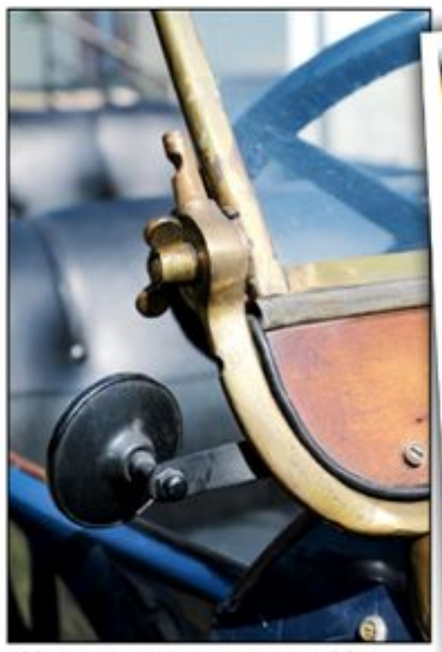
Frappe à froid : visible sur l'extrémité du ressort à lames avant côté droit.

Numéro différentiel : positionné sur sa partie supérieure.

Numéro boîte de vitesses : situé sur sa partie supérieure.

Le côté gauche comporte deux portes dégageant un accès très aisé à l'habitacle. Sur la contre-porte arrière, on remarque une poche aumônière. Notez le repose-pied proposé aux passagers arrière.

La banquette arrière au dossier capitonné est généreusement rembourrée et très confortable. Quelle que soit la nuance extérieure, les sièges sont revêtus de cuir noir.



Si la capote ouverte ne comble pas encore votre besoin d'air frais, cette molette permet de basculer le pare-brise.

Au centre du volant à quatre branches se trouve la manette de l'avance à l'allumage. La bague moletée située sur la colonne de direction commande l'accélérateur à main.

Vendue dans l'Etat de New York, cette 501 possède un combiné enrichi de deux accessoires. A gauche, les indications en miles, un tachymètre à tambour, les compteurs totalisateur et journalier. A droite, une montre. Le cadran de série se résume au manomètre d'huile et à l'ampèremètre. Au centre, juste sous la lampe de lecture, se situe le poussoir de démarrage. L'autre poussoir, fixé sous la clé, sert à couper le moteur.

Techniquement, la dernière-née est dans l'air du temps : tradition de la marque oblige, rien d'époustouflant, plutôt une conception sommaire axée sur la robustesse et la facilité d'entretien. Sept ans seulement se sont écoulés depuis le lancement de la Zero, mais la culture d'entreprise de Fiat a beaucoup évolué. Tout d'abord, on a unifié autant que possible les pièces utilisées sur les différents modèles : l'emploi des tubes en acier est réduit de 70 %, alors que les roulements à billes passent de plusieurs centaines à 52. Du transport au stockage, de la production au montage, tout est simplifié, ce qui se traduit par des frais industriels considérablement inférieurs. Le remplacement des pièces boulonnées par de la soudure électrique est une autre amélioration capitale.

Considérée comme une simple couverture d'appoint, la capote ne comporte qu'une seule couche et offre une protection à la pluie très minimaliste.

Selon le cahier de charges, la 501 devra être (relativement) abordable, mais restera quand même une voiture à part entière et non une cyclecar, genre qui ne compte que très peu d'adeptes en Italie. Alors que la Zero ne laissait aucun choix aux clients, la 501 présente une belle palette de nuances (bleu foncé, bordeaux, havane, marron, gris foncé, vert) et une véritable gamme est construite autour du modèle. Avec le moteur de base (23 ch, 70 km/h) sont proposées une berline (dénommée Guida Interna en Italie, *conduite intérieure*), une fourgonnette, une torpédo, une torpédo Lusso (dotée d'une banquette avant coulissante), un coupé et un joli spider (deux places avant et un siège de coffre). Avec le moteur S pour Spinto (*poussé*), qui délivre 26,5 ch pour 95 km/h, on retrouve un torpédo sport (sans marche-pied), un spider et un spider sportif. Cette dernière carrosserie est la seule disponible pour la 501 SS (30 ch). La S et la SS arborent une colonne de direction plus inclinée. Sur la seule torpédo sport, des garde-boue redessinés suivant la forme des roues permettent une meilleure protection, surtout à l'arrière. Le rapport de pont de ces modèles est allongé (11x50 au lieu de 9x46) et leurs ressorts à lames durcis.

La conception simple de la 501 est axée sur la robustesse et la facilité d'entretien

En 1923, une énième sous-famille s'ajoute à la gamme : la 501 C (pour Coloniale). Il s'agit d'une version allégée (-100 kg environ) aux voies élargies de 15 cm. Celle-ci est déclinable en torpédo, torpédo Lusso, berline et spider. Au passage, les ailes des torpédo sport se généralisent sur toutes les carrosseries. En 1924, les spider et coupés adoptent un arrière moins plongeant. En 1925, les freins avant sont disponibles en option sur l'ensemble de la gamme. Sur la torpédo sport, le pare-brise en deux tenants horizontaux (dont le supérieur est ouvrable) est remplacé par un simple sauterelle en deux éléments verticaux, plus bas et légèrement incliné vers l'arrière. En octobre 1924, Fiat dévoile, au Salon de Paris, le châssis de la future 509 (990 cm^3, 22 ch) qui sera lancée en mai 1925 : elle est censée épauler la 501, dont la carrière se poursuit jusqu'à la fin de 1926. Sa production s'élève à 69 600 exemplaires, un score que la marque n'a jusqu'à présent jamais atteint : presque 35 fois plus que l'ancienne Zero [5], soit 40 % de la fabrication Fiat de l'époque. Si l'Italie est passée de 21 984 voitures en circulation en 1919 (un véhicule pour 1 500 habitants) à 84 826 en 1925 (un pour 450), le mérite en revient en grande partie à la 501. Et ce malgré un coût de la vie multiplié par cinq par rapport à celui de 1913 [6], réservant ainsi l'automobile à une élite. Les 31 000 lires que vaut la 501 en 1920 représentent en effet l'équivalent de 13,4 ans de salaire moyen. Comme si, de nos jours, une Panda coûtait 273 000 euros ! Toutefois, même si on est encore loin de l'objectif, la voie de la démocratisation est ouverte.

Je me retrouve haut perché, comme dans un monospace, les cheveux (ou plutôt la tête qui devrait les accueillir) au vent comme dans un cabriolet et une sonorité de Diesel dans les oreilles. La paresse est celle d'un tracteur agricole, le freinage celui d'un vélo. L'essai de cette 501 s'annonce très intéressant car il nous ramène à une époque où les rarissimes voitures qui circulaient avaient à leur disposition des routes aussi mal revêtues que dégagées. Et s'il est vrai que des rallyes raids étaient organisés partout dans le monde, l'emploi au quotidien d'une automobile se résumait, dans la plupart des cas, à de très courts trajets. Pour les

[5] A la famille des 501 appartiennent même la 502 (1923-1926), qui est une 501 classique avec empattement allongé de 10 cm, carrossée torpédo et coupé de ville, et la 503 (1926-1927), une 502 restylée et munie d'une culasse Ricardo délivrant 27 ch pour 75 km/h. Elles ont été respectivement produites à 20 000 et 42 000 exemplaires.

[6] Source : propos de Donatella Biffignandi, historienne, lors d'une conférence organisée le 21 septembre 2019 au MAUTO de Turin par AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile), RFI (Registro Fiat Italiano) et ASI (Automotoclub Storico Italiano) à l'occasion du centenaire de la Fiat 501.

La ligne de ceinture parfaitement plate est une innovation de la 501. Ces ailes seront remplacées, en 1923, par des éléments plus enveloppants.

Ce magnifique bouchon de radiateur intégrant un thermomètre visible du poste de conduite est un accessoire.

Sur le premier millésime, le moteur 101 possède une culasse et un bloc non démontables. A partir de 1921, ces éléments seront dissociables. Sur le côté droit, on remarque la colonne de direction, l'alimentation et la magnéto.

Le détail qui tue : la jauge à essence personnalisée pour la 501 !

Les doubles câbles de freins sont visibles (et réglables) en enlevant l'assise de la banquette arrière et le plancher de bois en dessous. Les extérieurs ont été refaits par Adolfo, les intérieurs sont encore ceux d'origine.

Passeport technique Fiat 501 Torpédo

MOTEUR

Type Fiat 101. 4 cylindres en ligne monobloc, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse (intégrale) en fonte, vilebrequin sur trois paliers, distribution par soupapes latérales, arbres à cames entraîné par couple d'engrenages ■ **Cylindrée :** 1 460 cm³ ■ **Alésage x course :** 65 x 110 mm ■ **Taux de compression :** 4,3:1 ■ **Puissance maxi :** 23 ch à 4 600 tr/mn ■ **Alimentation :** par gravité avec un carburateur simple corps automatique Fiat (Weber 28 DOL sur la voiture d'Adolfo) ■ **Allumage :** par batterie 12V 39 Ah et magnéto haute tension (ordre d'allumage: 2 - 1 - 3 - 4) ■ **Refroidissement :** liquide avec pompe à eau.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** multidisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports non synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapport de pont :** 5,111 (couple conique hélicoïdal : 9x46).

STRUCTURE

Torpédo 3 portes, 4 places, châssis à longerons et traverses, carrosserie avec structure en bois (avec clous, emboîtements et colle) recouverte par tôles d'acier vissées, capote en toile ■ **Suspensions AV/AR :** essieux rigides avec ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Freins :** tambours sur les roues AR uniquement (à partir de 1925, en option sur les quatre roues), commande mécanique ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis sans fin ■ **Diamètre de braquage :** 9,70 m entre murs ■ **Jantes :** Sankey, en acier ■ **Pneumatiques :** 760x90 (en option : 730x130) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,850 x 1,480 x 1,820 m ■ **Empattement :** 2,560 m ■ **Voies AV/AR :** 1,250/1,250 m ■ **Capacité réservoir :** 40 l (34 l à partir de 1924) ■ **Poids à vide :** 870 kg ■ **Poids totale en charge :** 1 400 kg.

PERFORMANCES

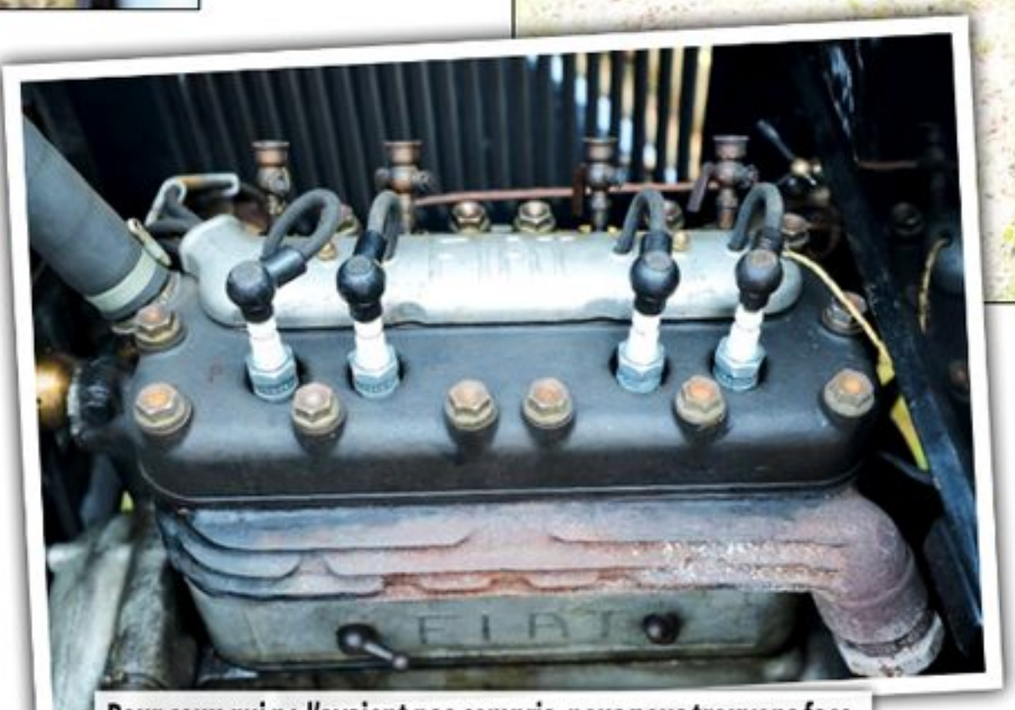
Vitesse maxi : 70 km/h ■ **Consommation :** 10,5 l/100 km ■ **Pente maxi franchissable :** 22 %.

PRODUCTION

1919-1926. Fiat 501 : 69 600 exemplaires (toutes séries confondues), dont 2 612 avec moteurs S/SS (Sources : *Fiat: le fasi della crescita*, Scriptorium/Paravia, Turin, 1996, Giancenzo Madaro, *Tutte le Fiat*, Editoriale Domus, Milan, 1980).

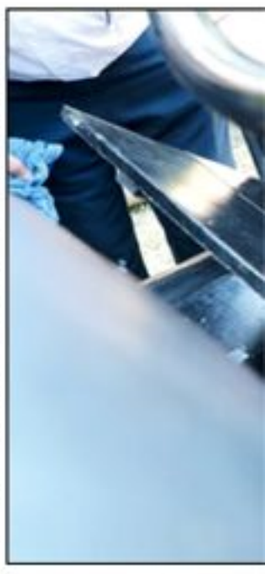
COTATION

Même si les transactions se raréfient, une belle 501 Torpédo vaut plus de 30 000 euros, avec une augmentation moyenne de 20 % sur les dix dernières années. La berline, plus rare et pourtant moins recherchée, se négocie aux alentours de 20 000 euros.



Pour ceux qui ne l'avaient pas compris, nous nous trouvons face à une Fiat : l'inscription apparaît sur le couvre-culasse, le flanc du bloc et les cabochons des bougies (des modernes, bien sûr).

Voici le tirant de l'amortisseur à friction arrière gauche, un Relaxed Motoring américain.



La boîte de vitesses, qui est en aluminium et soutient le pédalier, est aisément accessible de l'habitacle en soulevant les tapis et la planche en bois. Idem pour le différentiel.

Vue de l'arrière, la 501 est très élancée, notamment grâce à sa capote parfaitement alignée avec les ailes.

moyennes et longues distances, les gens préféraient largement prendre le train.

Intéressons-nous aux sensations de conduite. A lui seul, le démarrage comporte une laborieuse série d'opérations qui ne s'effectuent pas uniquement depuis l'habitacle. Il faut tout d'abord ouvrir le robinet d'essence situé sur le réservoir en soulevant le capot moteur. Ensuite, on monte dans le véhicule, ce qui s'avère également peu banal : la conduite est à droite, mais à droite il n'y a aucune porte puisque le flanc est occupé par la roue de secours. Il faut donc entrer à gauche et se faufiler de l'autre côté ! Une fois face au volant, on positionne le levier de vitesse au point mort et on règle l'avance au maximum (la manette placée sur le volant doit être dirigée vers la droite). On relâche l'accélérateur à main (en tournant vers la gauche la bague filetée placée sur la colonne de direction). On met ensuite la clé dans le cadre en la tournant vers la gauche et on pousse le bouton en haut sur le tableau pour qu'enfin, le démarreur s'active et le moteur tourne. Cette procédure se mémorise facilement avec un peu d'entraînement. Par contre, la conduite est beaucoup plus compliquée : le volant à droite, bien qu'inhabituel, est l'élément le moins

La conduite est à droite, mais à droite, on ne trouve aucune porte

atypique de l'ensemble. Le pédalier, avec l'accélérateur au centre et le frein à droite, oblige à un talon-pointe inversé (avec le pied incliné vers la droite). Reprendre soudain ses vieux réflexes serait un désastre ! Les vitesses ne sont pas synchronisées, donc le double débrayage s'impose. Le levier de vitesse n'a pas le classique positionnement des rapports, mais une grille en H très étroite (avec la marche arrière à l'emplacement de la première) qui demande pas mal de précision et d'énergie dans son maniement. Et il faut activer le poussoir situé dessus, sinon, le levier reste bloqué dans sa position.

Comme il faut être concentré sur toutes ces manœuvres, les impressions de conduite proprement dites passent au second plan. Mais je note que le moteur possède une sonorité de camion et qu'il tourne si lentement (avec 2 600 tr/mn de régime maximal, c'est inévitable) qu'on pourrait presque compter les tours un à un. La première, très courte, renforce cette sensation. En voyageant en plein air, je devrais être en condition de profiter des parfums de la nature, mais c'est plutôt les vapeurs d'essence (le robinet a tendance à en laisser fuir un peu trop) qui envahissent le poste de conduite. Si la direction, trés aléatoire, n'est pas pire que sur beaucoup de modèles de l'immédiat après-guerre, les freins sont par contre le véritable cauchemar du pauvre automobiliste du XXIe siècle : deux tambours uniquement à l'arrière et commandés par de simples câbles. Autrement dit, s'il est vrai que l'auto est lente et que je n'ai pas dépassé les 50 km/h, elle ne s'arrête pas du tout. Du moins, pas avec les freins : il faut relâcher progressivement l'accélérateur avec beaucoup d'anticipation, rétrograder et, surtout, espérer que personne ne surgisse devant soi. Par contre, le confort des sièges, généreusement rembourrés, est surprenant. Une petite balade en campagne s'avère très agréable, car c'est dans l'absence de toute certitude moderne que réside le charme de cette torpédo que j'ai eu la chance de conduire 100 ans et dix jours après sa production. Un voyage dans le temps qui pardonne les sueurs froides causées par un ralentissement aussi inefficace que, finalement, sympathique (car la route était totalement dégagée, sinon...). ■

Opel Rekord 1700 Coupé

C'est le plus typique des coupés allemands : une simple berline de famille à la lunette arrière plus inclinée. Un compromis qui ne nuit pourtant pas à l'image de cette auto élancée et séduisante à la mécanique fiable, éprouvée et inusable. Sur route, ses origines bourgeoises se trahissent car elle se révèle plus confortable que sportive.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Cette Rekord n'a rien d'un coupé sportif, mais pour rouler longtemps et en tout confort, vous pouvez compter sur elle.

BASKETS & CRAVATE

On a beau présenter comme exceptionnelles, de nos jours, des autos qui ne sont que des SUV aux lignes un peu plus sportives, voire plus vulgaires, l'idée d'intégrer l'ADN d'un coupé dans une autre carrosserie était déjà très répandue en Europe dans les années 60 et 70. Sauf qu'à l'époque, la carrosserie la plus diffusée sur le continent était la bonne vieille et rassurante berline. Et c'est donc sur elle que les constructeurs, et en particulier les Allemands, aimaient transposer des caractéristiques de coupé.

C'est de la culture américaine que cette mode du mi-coupé, ou coupé confortable, a été reprise

Ces "hybrides", plus proches d'une familiale que d'une sportive proprement dite, permettaient à une clientèle davantage séduite par les formes d'un coupé que par ses performances de profiter d'une habitabilité et d'un confort d'utilisation quasiment comparables à ceux des berlines correspondantes tout en se distinguant de la masse. Ces "mi-coupés", sorte de berlines en survêtements, sont devenus des incontournables de la gamme Opel, marque 100 % "Made in Deutschland" mais faisant partie intégrante du géant General Motors. Ce dernier détail a son importance puisque c'est justement de la culture américaine que cette mode du mi-coupé, ou coupé confortable, a été reprise. Et ce n'est pas non plus un hasard si l'autre constructeur germanique adepte de ce concept est... Ford !

Rekord est, pour Opel, une marque dans la marque. Au moment de lancer la remplaçante de la C, apparue en 1966 et produite à près de 1,3 million d'exemplaires, à Rüsselsheim, on joue la prudence. La Rekord D [1] conservera beaucoup d'éléments de sa devancière, à commencer par le moteur CIH (*Camshaft In Head*, arbre à cames en tête) qui a la particularité quasi unique de ne pas commander les soupapes directement par les cames car l'arbre ne se trouve pas au centre de la culasse mais décalé, ce qui implique un actionnement indirect via de courts poussoirs. Même la plate-forme reste pour l'essentiel inchangée avec des pièces, telle la suspension avant à double triangles, entièrement identiques. Sans être dépassé (il est encore très courant à cette époque), l'essieu arrière rigide n'est pourtant pas un modèle de modernité, du moins sur une routière. Afin de masquer ce point faible, Opel s'invente la pompeuse définition de TriStabil, en référence aux deux points d'ancrage longitudinaux accouplés à la barre Panhard. Des magazines particulièrement zélés arrivent même à compter cinq points en incluant les extrémités de la barre antidévers, qui n'est pourtant pas un élément structurel du pont. Par rapport à la Rekord C, on peut tout au plus noter que les amortisseurs ne sont plus obliques mais verticaux (sauf sur le break,

Cette Rekord Coupé est une L, mais le monogramme arrière ne l'indique pas, se limitant à préciser la cylindrée.

[1] Alors qu'en France, on préfère généralement désigner cette série sous le terme de Rekord II, son identification usine est Rekord D, non pour diesel mais pour quatrième série. Qui est par ailleurs la sixième. En effet, après la courte saga des Olympia Rekord (1953-1956), à ne pas confondre avec l'Olympia A de 1967, la toute première Opel à utiliser le nom Rekord est la P1 de 1957 suivie, en 1960, de la P2. C'est avec la troisième série que le constructeur repart à zéro : la Rekord de 1963 est donc la A, celle de 1965 la B et la C celle de 1966. Après notre Rekord II-D de 1972, on connaîtra une E en 1977 et une E2 – un restylage de la E – en 1982. En 1986 arrive la première Omega qui met fin à la longue lignée de la routière de Rüsselsheim.

De face, la différence entre la berline et le coupé n'est pas flagrante.

Elio et Fabrizio Rossetti et leur Opel Rekord 1700 Coupé 1972

“Dans notre famille depuis un demi-siècle”

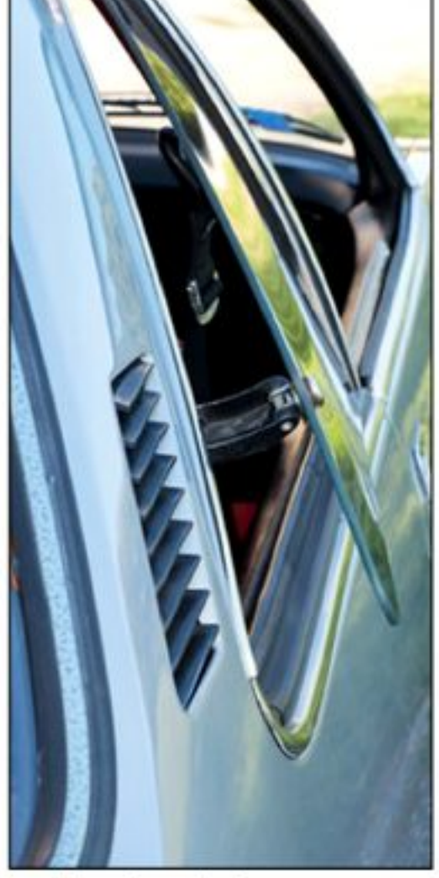
En avril 1972, Elio Rossetti, géomètre habitant Mestre (Venise), doit changer de voiture. Fidèle de la marque Opel (il possède une Kadett Rallye), il aimerait cette fois rouler en Vauxhall Viva : après tout, on resterait en famille, Vauxhall étant la branche anglaise d'Opel. Alors qu'il se rend en concession pour passer commande, madame remarque un grand coupé : la nouvelle Rekord, tout juste sortie ! Et elle en tombe amoureuse. Mais ce modèle est beaucoup plus long que la Viva. Isidoro Gallenda, le vendeur, ne se démonte pas : il va les voir chez eux acompagné d'un maçon et demande à ce dernier de modifier le garage de Rossetti pour qu'il puisse accueillir l'Opel ! C'est ainsi que, le 8 mai suivant, le deuxième coupé, livré par le concessionnaire, entre dans la famille. 49 ans et 395 212 km (!) plus tard, il y est encore. Elio s'en sert autant au quotidien que pour se rendre à des réunions (« et désormais, fort de mes 88 ans, je remporte chaque fois le prix du plus ancien ! »).

Son fils Fabrizio, 56 ans, qui a suivi les traces de son père même professionnellement – et qui a appris à conduire sur cette voiture au début des années 80 –, l'utilise souvent, en alternance avec ses autres anciennes qui composent une collection hétérogène : une rarissime Opel Kadett C Aero 1978, une Autobianchi Bianchina Cabriolet 1964, une Mercedes-Benz 250 1967 bleue aux sièges blancs (qu'il qualifie de “papaux”) et une Fiat 124 Special T 1973 préparée pour les rallyes. La compétition est l'une de ses passions puisqu'il a couru avec une Ascona 1.9, une GT 1900, une Manta B GTE Groupe A et une Autobianchi A112 Abarth « que je n'ai pas aimée à cause de son manque de place et de la traction avant ». Pour notre séance photo, les Rossetti père et fils ont tenu à inviter Isidoro, le vendeur d'il y a un demi-siècle, « car c'est grâce à lui que cette voiture est devenue un membre à part entière de notre famille ».

Au fil des ans, l'auto (qui a longtemps tracté une caravane) a fait l'objet de nombreux travaux afin de la maintenir en forme. En 1992, alors que le compteur affichait environ 180 000 km, le moteur a été remplacé par un nouveau, reconditionné chez Opel. En 2004, il a été doté d'un équipement GPL pour pouvoir circuler. Boîte et différentiel sont ceux d'origine alors que l'embrayage a été changé deux fois. Et si la carrosserie a été partiellement repeinte à deux reprises, les compartiments moteur et bagages ont conservé leur couche d'époque. Les tissus intérieurs ont été refaits en 1995. « Je me souviens encore que, enfant, je me régalais sur la banquette arrière. Je chassais l'ennui des longs voyages en dessinant. Le fait que cette Opel soit encore avec nous aujourd'hui me touche énormément ! » ■

Les antibrouillards Carello sont des accessoires, le spoiler non : c'est une pièce Opel qui a été prévue pour la Commodore B. Son montage est donc une libre interprétation des Rossetti père et fils.

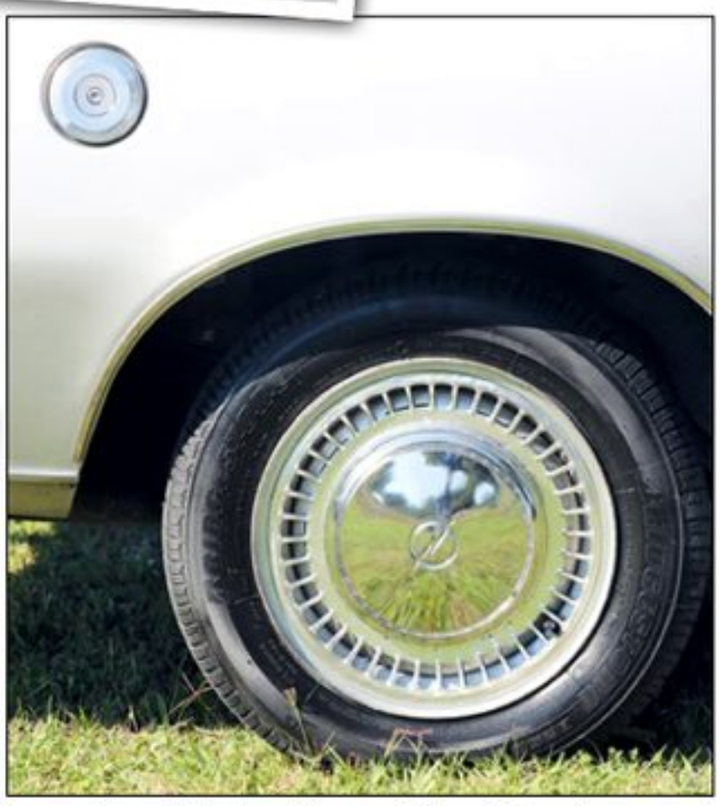
Comment distinguer une berline deux portes d'un coupé ? Rien de plus facile : sur ce dernier, l'extracteur d'air est à la verticale.



Les vitres de custodes sont entrouvrables.

Les poignées de portes encaissées (une nouveauté de la D) sont parfaitement assorties aux flancs bombés.

Sur ce modèle, on trouve une classique antenne escamotable. La Rekord pouvait aussi être équipée d'une antenne intégrée dans le pare-brise (plus belle, mais moins efficace).



Les cerclages de jantes, bien que jolis, ne laissent pas passer beaucoup d'air vers les freins. C'est la raison pour laquelle les clients les remplaçaient souvent par des jantes alliage.

Elancée et sans fioritures, la Rekord Coupé précède la Kadett C à la silhouette similaire et apparue en septembre 1973.

Identification

Plaque constructeur : positionnée à gauche, à l'oblique, près de la batterie.

Plaque homologation : fixée à droite, devant le radiateur.

Frappe à froid : inscrite dans le compartiment moteur, sur l'aile avant droite.

Plaque codes pièces : placée sous le rebord du capot, dans l'angle droit.

L'habillage des contre-portes est séduisant, mais seule la portière droite offre un petit bac de rangement.

L'assise, très basse, est typique d'un coupé. C'est pourtant la même sur toutes les Rekord !

Revers de la médaille d'un tableau de bord peu encombrant : la boîte à gants est minuscule ! Sur le côté, on remarque deux aérateurs : l'inférieur prélève l'air extérieur alors que le supérieur envoie l'air traité par le système de chauffage/ventilation.

Les cadrans sont parfaitement lisibles à travers le grand volant à deux branches. Le compte-tours est une option Opel positionnée à la place de la montre. Il est étonnant qu'une voiture de ce standing ne dispose pas d'un compteur journalier.

Le tableau de bord est typique d'une allemande : linéaire, simple jusqu'à frôler l'austérité. Les pare-soleil bicolores (blancs sur une face, noirs sur l'autre) sont par contre très chics.

Si la grande porte rend l'accès à la banquette aisé, seul le dossier du siège avant s'escamote, l'assise restant fixe. L'espace abonde, même en hauteur, mais le tunnel de transmission est gênant pour le passager central.

qui les gardera "à l'ancienne" pour limiter l'encombrement). Afin de se faire pardonner une conception aussi conservatrice (qui n'est cependant pas pour déplaire aux inconditionnels de la marque), le service presse met en avant la sécurité : colonne de direction à absorption de chocs, tableau de bord entièrement rembourré ainsi que les branches du volant, extrémités de la carrosserie à structure différenciée, deux feux de recul sur tous les modèles, grandes surfaces vitrées, pare-brise feuilleté et dossiers de sièges plus hauts que traditionnellement. Rien de bien spectaculaire, bien sûr, mais cela prouve que l'auto a fait l'objet de beaucoup d'attention, comme le confirme l'emploi de tôles en acier galvanisé pour une meilleure protection contre la rouille.

Dessinée par Herbert Killmer et David Holls, la dernière-née renonce aux lignes élaborées de la Rekord C, restée célèbre pour sa ceinture en vague, et embrasse un style simple et rationnel qui sera repris en miniature, l'année suivante, sur la Kadett C. Ses flancs bombés, bien assortis aux vitres latérales galbées, lui donnent un zeste de personnalité. Contrairement à ce qui arrive souvent durant les passages de relais entre générations, la D n'est pas plus imposante que la C : elle la dépasse de quatre petits centimètres en longueur, mais s'avère plus étroite de deux centimètres et plus basse de quatre centimètres. Le positionnement du réservoir sous le plancher de charge (sur la C, il était situé sous la banquette) a permis de réaliser un dessin de carrosserie si bas qu'il a été possible de conserver le pare-brise et le pavillon de la berline. Ce coupé n'est donc rien d'autre qu'une berline à deux portes à la lunette plus inclinée et un brin plus enveloppante. Seuls détails de finition spécifiques soulignant cet arrière différent : l'extracteur d'air placé sur la custode est vertical (horizontal sur la berline) et les portes sont dépourvues de montants. Descendant en droite ligne des trois précédentes générations, cette Rekord sera la dernière à offrir ce type de carrosserie, délaissé par les E/E2 qui suivront.

Le 19 janvier 1972, au Salon de Bruxelles, les berlines à deux et quatre portes sont dévoilées avec des moteurs 1,7 litre (66 ou 83 ch suivant l'alimentation et la compression) et 1,9 litre (97 ch). Le bloc de 1,5 litre de l'ancienne Rekord n'est pas reconduit afin de ne pas faire de l'ombre à l'Ascona qui, depuis octobre 1970, s'est intercalée entre les gammes Kadett et Rekord, dans la classe 1,2/1,6 litre. De même, l'ancienne boîte à trois rapports qui officiait encore sur quelques versions de la Rekord C est abandonnée : les quatre vitesses se généralisent et on peut choisir, en option, une boîte automatique (à trois rapports). Aux côtés de la finition de base s'installe la plus complète L reconnaissable, de l'extérieur, à ses cerclages de jantes, son enjoliveur d'échappement, ses moulures chromées aux arches de roues, son bouchon de remplissage fermant à clé et ses bananes de pare-chocs. A noter, au passage, qu'aucun monogramme L n'apparaît sur la carrosserie. Un modèle Sprint à bandes noires

Ses flancs bombés, bien assortis aux vitres latérales galbées, lui donnent un zeste de personnalité

sur les flancs, des pneus élargis et un capot noir mat (en option) est proposé en coupé et, suivant les marchés, également en berline. En mars de la même année s'ajoutent les Caravan (breaks dans le vocabulaire Opel) à trois et cinq portes, la fourgonnette et le coupé [2]. En juin, un Diesel rejoint la gamme, premier moteur de ce type à être installé sur une Opel : il s'agit d'un 2,1 litres de 60 ch. Alors que la plupart des modèles essence ont le levier de vitesse positionné au plancher, la Diesel revient à la commande au volant. Seules les berlines d'entrée de gamme peuvent recevoir cette motorisation encore considérée comme indigente [3]. En octobre 1973, les voies avant sont élargies, les disques avant agrandis et une finition Berlina voit le jour. Mais cette dernière peut aussi être livrée... en coupé ! Pour le millésime 1975, on vise la réduction de la consommation (et par

[2] Deux mois après l'arrivée de la Rekord D, la Commodore B, soit la même voiture (à quelques détails près) dotée d'un 6 cylindres en ligne de 2 490 cm³ (115 à 130 ch suivant les versions), fait ses débuts au Salon de Genève 1972. Noblesse oblige, le bouquet de carrosseries se résume aux deux plus représentatives : la berline quatre portes et le coupé. Entre-temps enrichie par des moteurs 2,8 litres (130 - 142 - 160 ch), elle tire sa révérence en août 1977, après une production de 140 827 unités.

[3] Pour l'Italie, où la taxation sur les cylindrées dépassant 2 000 cm³ est alors élevée, une variante réduite à 1 998 cm³ et 57 ch est disponible.

conséquent des puissances) : le 1,7 litre reste disponible dans une unique version de 60 ch ; les deux 1,9 sont conservés mais passent à 75 et 90 ch. Pour 1976, un 2 litres de 100 ch s'installe au sommet de la gamme. L'année 1977 est marquée par des modifications de détail : les jantes disposent d'ouïes d'aération rondes au lieu d'oblongues et les enjoliveurs de roues chromés cèdent la place à de simples pastilles noires au centre. Des séries spéciales (Hit, Top et Sport), tant à la mode, sont également diffusées. Alors que la plupart des versions s'effacent en août 1977, le coupé reste en production jusqu'en décembre. Au total, plus de 1,1 million d'unités en seront produites [4].

Soyons francs : il est vrai que ce coupé est une berline deux portes à la lunette plus inclinée. Mais si nous ne le savions pas, nous ne le soupçonnerions pas non plus. Non seulement son profil ne manque pas d'élégance, mais, en ouvrant la porte vitre baissée, l'absence de montant produit un effet très sympathique. Devant se contenter d'un aménagement unique sur toute la gamme, Opel a curieusement préféré valoriser une position de conduite basse cohérente avec les ambitions d'un coupé, moins avec celles d'une berline (ou d'un break). Qui plus est, ayant récemment conduit un vrai coupé Opel (en l'occurrence une Manta A), j'ai noté que le siège était même plus haut sur cette dernière ! Les montants très fins permettent de laisser entrer une lumière époustouflante et d'avoir une excellente visibilité. Les généreux bourrelets garantissent un très bon maintien latéral des sièges ; leur revêtement en velours évite de glisser. Le moteur est d'une linéarité étonnante. Il est tellement régulier et silencieux (grâce à ses poussoirs hydrauliques) qu'on le prendrait pour un 6 cylindres. Parfait tant que l'on se contente d'aller au trot, il montre ses limites dès que l'on envisage de passer au galop : la montée en puissance est certes progressive, mais inexorablement... lente. 83 ch pour 1,7 litre, ce n'est pas énorme, mais c'est surtout le poids de la caisse qui se fait sentir. Et ce souffle un peu court est d'autant plus regrettable que le moteur ne manque pas de couple, même à bas régime, et que sa boîte (au levier pourtant un peu loin du siège) présente une attitude sportive : très maniable, rapide, avec une troisième presque universelle et une quatrième en prise directe à réserver aux hautes vitesses. L'embrayage est du "pur beurre". La direction, pas vraiment légère en parking, s'adoucit en prenant des tours, mais reste hélas peu réactive. Et surtout peu précise. Les freins ne déméritent pas, au contraire : même dans les ralentissements les plus soudains, ils ne sont pas du genre à se bloquer et restent puissants et modulables. Pourtant, Fabrizio me prévient que l'idylle s'évanouira lors d'une descente rapide, car la forme des jantes ne favorise pas leur refroidissement. Et chauds, ils s'avéreront beaucoup moins efficaces.

Le moteur est tellement régulier et silencieux qu'on le prendrait pour un 6 cylindres

Mais le confort reste indéniablement le point fort de cette Rekord. Les sièges sont des véritables fauteuils et les suspensions gomment très bien les irrégularités du revêtement. Sur le pavé, cependant, l'arrière a tendance à sautiller un peu sans que ce soit réellement gênant. Le comportement est celui, sain, d'une berline de son époque : neutre, avec un peu de sous-virage en entrée de courbe si l'on fonce (on ressent alors énormément l'inertie et la masse du train avant) et un survirage également modéré dans les virages les plus serrés. Mais alors, où sont les sensations spécifiques à une voiture sportive ? Si par sensations vous entendez des accélérations foudroyantes et des limites de tenue en mode "je me prends pour un pilote", elles ne sont tout simplement pas au rendez-vous. Si, par contre, vous appréciez que votre vieille chanson fasse l'objet d'un léger arrangement, la Rekord Coupé est le véhicule parfait pour vous. Et puisque j'aime son côté décalé et son attitude tranquille et agréable, il en est ainsi pour moi ! ■

LIRE AUSSI

• **Opel Rekord II (1972-1977) :** retour au classicisme [*Gazoline* 126].

[4] Comme un grand nombre d'autres modèles Opel, la Rekord D a été assemblée en Suisse, à Bienne. Et c'est une Rekord Caravan qui, le 15 août 1975, sera la toute dernière voiture à sortir des chaînes de General Motors Schweiz. A l'internationale ont existé un clone australien (Ranger 1980), un anglais (Vauxhall Victor FE), un sud-coréen (Shinjin) et un iranien (Chevrolet Rekord).

Le bloc de 1700 cm³ n'est pas à l'étroit sous le capot de la Rekord. Le filtre à air de grande dimension est censé réduire le bruit de l'admission.

L'accès aux bougies, sur le côté gauche, est très simple. Refaire le niveau d'huile est également une opération aisée.

Les plaques italiennes d'époque, hautes et carrées, sont montées sur un support articulé par des ressorts afin d'avoir accès à la serrure de coffre. Ici, la plaque dissimule également le bouchon de remplissage du GPL.

Placé devant le carter, le filtre à huile est très accessible. Il est également en première ligne pour les projections de pierres !

Comme sur toutes les Opel de cette époque, le radiateur est petit, étroit, placé haut et entouré d'un carénage.

Les entrées d'air frais sont situées dans le compartiment service de l'auvent.

Quasiment 500 litres de capacité : le coffre est à lui seul une invitation au voyage bien qu'on y trouve le réservoir de GPL.

Passeport technique Opel Rekord 1700 Coupé

MOTEUR

Type Opel CIH 17 S. 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur cinq paliers, un arbre à cames en tête à commande indirecte des soupapes, par poussoirs, chaîne ■ **Cylindrée :** 1 698 cm^3 ■ **Alésage x course :** 88 x 69,8 mm ■ **Taux de compression :** 9,8:1 ■ **Puissance maxi :** 83 ch DIN à 5 400 tr/mn ■ **Couple maxi :** 13 mkg DIN à 2 600 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur double corps Solex 32 DIDTA ■ **Allumage :** par batterie 12V 44 Ah, bobine et distributeur, bougies AC 42 FS ■ **Refroidissement :** liquide.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** mono-disque à sec ■ **Boîte de vitesse :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,428 - 2e : 1,156 - 3e : 1,366 - 4e : 1 - MAR : 3,317 ■ **Rapport de pont :** 4,220 (couple conique hypoïde : 9x38).

STRUCTURE

Coupé 2 portes, 5 places, caisse monocoque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide à biellettes longitudinales, barre transversale Panhard, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/tambours AR, commande hydraulique, double circuit, répartiteur aux roues AR et servofrein Mastervac ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à récirculation de billes ■ **Diamètre de braquage :** 10,90 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 4,5Jx14 pouces ■ **Pneumatiques :** 175 SR 14 (en moderne : 175/65 R14 82T) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,600 x 1,720 x 1,400 m ■ **Empattement :** 2,670 m ■ **Voies AV/AR :** 1,420/1,410 m ■ **Capacité réservoir :** 70 l ■ **Capacité coffre :** 460 l ■ **Poids à vide :** 1 090 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 155 km/h ■ **Accélération 0-100 km/h :** 16,5 s ■ **Consommation :** 9,9 l/100 km.

PRODUCTION

Décembre 1971 - décembre 1977 : 1 140 304 unités, tous modèles et carrosseries Rekord D confondus, dont 12 287 Coupé à moteur 1700 (janvier 1972- décembre 1974).

COTATION

La mauvaise nouvelle est qu'en dix ans, la cote a doublé, la bonne étant qu'avec seulement 2 000 euros, vous pouvez vous rendre propriétaire d'une ancienne fiable, charmante et peu courante. Qui, toute proportion gardée, promet de valoriser le capital. Que demander de plus ?

La lunette arrière plus inclinée et légèrement plus enveloppante marque la différence entre la berline deux portes et le coupé.

Madame et sa voiture

L'intérêt des femmes pour l'automobile ne date pas d'hier. La première conductrice française a obtenu sa capacité à conduire une voiture en 1898, alors que les constructeurs se sont mis à sérieusement courtiser ces dames dès les années 20. Depuis, cette idylle est incessante, comme nous le démontrent ces cinq chouchoutes de la gent féminine.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **H.C et Archives Gazoline**

Renault Monasix/Monastella

Cjp24/Wikimedia Commons

Archives Bernard Vermeylen

Austin Metro

Les cotes indiquées pour 2011 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.

Galy

Autobianchi A112

Simca 1000 Coupé

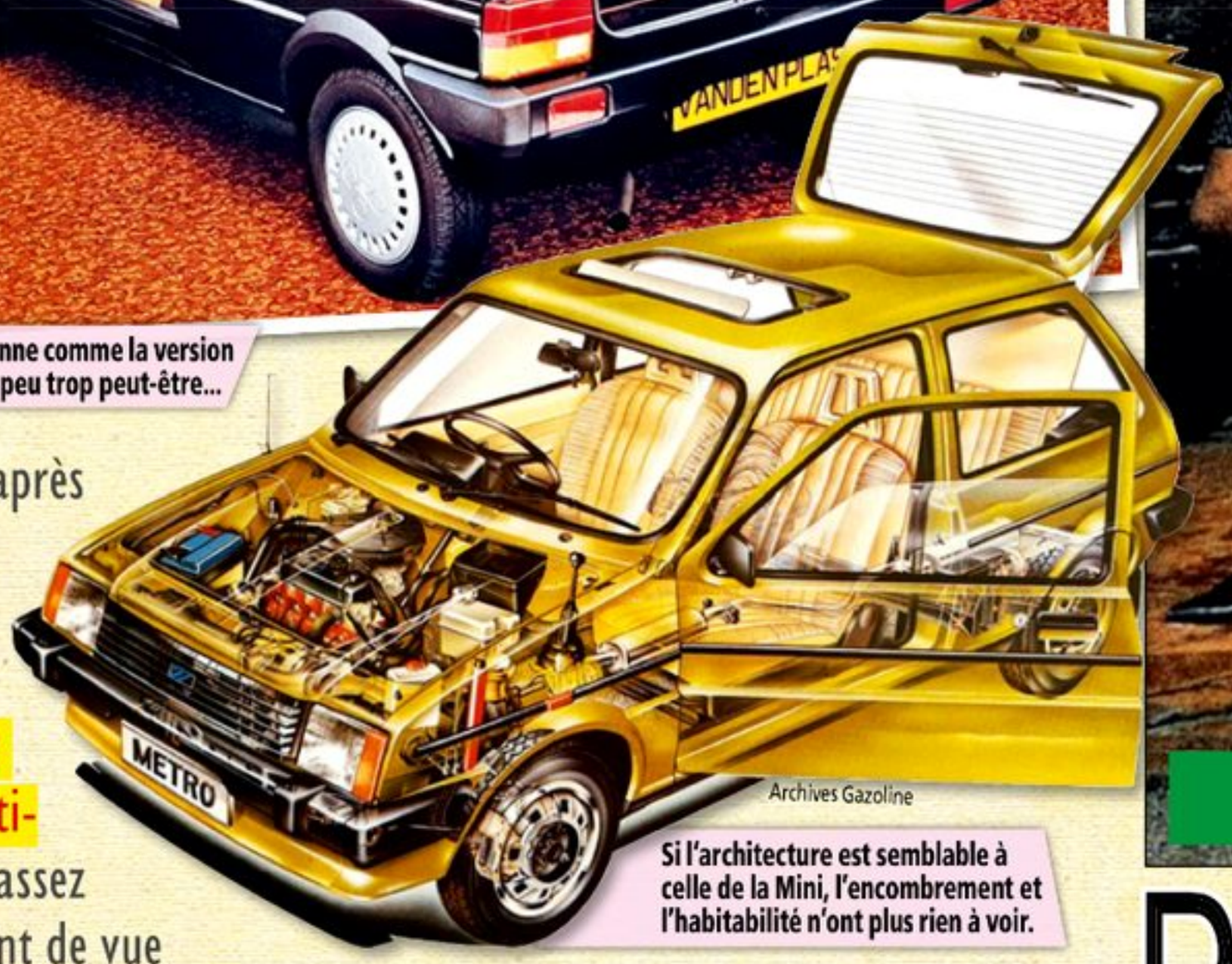
Archives Gazoline

La Vanden Plas se positionne comme la version luxueuse de la Metro. Un peu trop peut-être...

Austin Metro

POUR PRO

Plus de 20 ans après son lancement, la Mini a engendré une petite sœur très différente esthétiquement, mais assez proche d'un point de vue technique. Ou comment actualiser une voiture dont les femmes étaient déjà totalement accros. Voici la Metro, nouvelle coqueluche des Londoniennes.



Archives Gazoline

Si l'architecture est semblable à celle de la Mini, l'encombrement et l'habitabilité n'ont plus rien à voir.

Archives Gazoline

Les publicitaires de l'époque l'ont bien compris : ce sont les femmes qui plébiscitent la Metro.

Renault 5, Peugeot 104, Fiat 127, Ford Fiesta : les années 70 ont vu fleurir, puis se multiplier les voitures compactes très grand public à roues avant motrices. Un marché en forte croissance sur lequel se sont jetés, un à un, les constructeurs généralistes. Parmi eux se trouve la British Leyland Motor Corporation qui a choisi, en 1977, de créer une "super Mini". 18 ans après l'apparition de cette auto pleine de génie, l'étude d'un modèle qui, situation financière délicate oblige, reprendra un maximum de pièces existantes est donc engagée. Officiellement, le projet n'est pas de remplacer la citadine vendue sous les marques Austin et Morris, mais de l'épauler. Les échecs de la Renault 6 et de la Dyane incitent en effet à une forme de prudence. L'architecture est semblable à celle de son inspiratrice, mais la caisse n'est plus comparable. Plus large, plus longue, encore plus logeable, cette berline présentée publiquement en octobre 1980 et assemblée dans l'usine de Longbridge revêt des formes modernes jugées agréables.

Issu de la Mini, le moteur Série A est placé dans la même position, c'est-à-dire transversale avant, et il fait corps avec la boîte de vitesses. Ce quatre cylindres tout en fonte bénéficie toutefois de quelques améliorations destinées à en réduire le bruit de fonctionnement et la consommation.

Des efforts de présentation sont entrepris afin de rendre la petite anglaise plus séduisante que ses concurrentes, même si la qualité des matériaux reste basique. L'ambiance de l'habitacle est avantageuse, on y rencontre de nombreuses solutions de rangement ainsi qu'un astucieux revêtement antidérapant qui permet aux objets de ne pas valser sur la tablette supérieure. Cette petite voiture est faite pour surprendre agréablement la personne qui y pénètre pour la première fois. La clientèle visée est féminine. Globalement plus sensibles à ce genre d'arguments qu'à la puissance du moteur ou au nombre des phares, les femmes ont été immédiatement séduites par cette nouvelle voiture disponible lors de sa commercialisation, en mars 1981, en quatre finitions : 1000, 1000 HL, 1000 HLE et 1300 S. Dotée d'un équipement très riche pour la catégorie (radio avec son antenne, glaces teintées, pendulette, volant quatre branches, etc.), la HLE se reconnaît à ses grandes optiques de phares. La 1300 S y ajoute un servofrein, un toit ouvrant, un compte-tours, une montre digitale, des bandes décoratives et, évidem-

AUSTIN METRO [10/1980 - 1990] • **Cote en 2011 :** 500 euros • **Cote en 2021 :** 800 euros.

A partir du millésime 1985, la Metro est proposée en version cinq portes.

Archives Gazoline

Dès les versions intermédiaires, la planche de bord est relativement cossue.

Archives Gazoline

LONGER L'IDYLLE

ment, un 1 275 cm³ de 63 ch contre 44 et 47 ch pour le 998 cm³. Une boîte automatique AP à quatre rapports sera proposée peu après le lancement.

La multiplication des versions va ensuite se succéder. En janvier 1982 sortent les Spécial, 1000 E et Commerciale. En juillet 1982, l'éphémère 1300 S est abandonnée au profit d'une MG Metro à moteur 1275 porté à 71 ch (provenant de la Mini Cooper). On la distingue à ses jantes alliage, son sigle de calandre MG, son becquet arrière, ses sièges baquets, sa moquette et ses ceintures rouges, ainsi qu'à son volant en cuir. La MG partage sa mécanique avec la nouvelle Vanden Plas, exécution luxueuse munie d'encadrements chromés de vitrages et de calandre, de jantes alliage, de baguettes de caisse, de glaces teintées, d'inserts en bois sur les intérieurs de portes, d'une sellerie velours et d'un volant en cuir. La MG Metro s'éclipse rapidement en faveur d'une version turbocompressée baptisée MG Metro Turbo. Sa puissance atteint 90 ch, mais son public est désormais plus masculin. En mars 1983 débarquent les 1000 LE et 1000 HLE pourvues de rapports de boîte plus longs pour une meilleure consommation. L'une des principales évolutions du modèle voit le jour en octobre 1984, sous la pression de la clientèle féminine : une carrosserie à cinq portes est dévoilée au Salon de Paris. Elle se dote d'un avant rajeuni avec calandre revisitée, d'un capot retouché et d'une planche de bord redessinée. En juillet 1987, les MG sont remplacées par une Metro Sport de 70 ch qui n'apporte rien de plus que les premières 1300 S. En 1989, les versions à mécanique 1 275 cm³ reçoivent un allumage électronique. De très nombreuses séries spéciales (Gala, Clubman, Moritz, City, Mayfair, Sprite, Schweppes, Kensington, Picadilly) dynamiseront les ventes, surtout en fin de production, avant de passer le relais à la Rover 100 qui ne sera rien de plus qu'une Metro restylée. ■

L'architecture est semblable à celle de la Mini, mais la caisse n'est plus comparable

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 4, 5, 6 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal avant, bloc et culasse fonte, un arbre à cames latéral. 998 cm³ (44, 47 ch DIN) ; 1 275 cm³ (59, 63, 71 ch DIN). Refroidissement liquide par pompe mécanique.
Alimentation : un carburateur simple corps SU.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte à quatre rapports synchronisés (ou automatique à quatre rapports sur 1275 cm³ dès 07/1981). Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras superposés oscillants et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux AV, sphères Hydragas AV/AR sans interférence, disques AV/tambours AR à commande hydraulique assistée (d'abord uniquement sur 1275 cm³, puis sur toutes les Metro dès 07/1985), direction à crémaillère, roues 12".
Vitesse maxi : 141 à 155 km/h.
Consommation : 7,5 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1980 - 1990
(2 078 218 exemplaires, Rover 100 incluses).

TENDANCE

Très peu demandée en France, la Métro fait partie de ces achats malins auxquels on ne pense pas de prime abord. Il s'agit d'une youngtimer très attachante.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Les composants communs avec la Mini sont faciles à dénicher. C'est de plus en plus compliqué pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : souvent présente au niveau des soubassements, mais aussi au bas des portières et du hayon. Attention, en outre, aux déformations de la tôlerie sur la jupe avant (frotte souvent) et derrière le pare-chocs arrière.
Moteurs : suintements d'huile fréquents.
Points faibles : commande de boîte prenant du jeu, synchros paresseux, boîtes automatiques fragiles, vérins de hayon faibles, graissage des bras de suspension AR souvent négligé.

Autobianchi A112

LA SOURIS DES VILLES

+ Jolie - Nerveuse - Hayon

− Corrosion

Arrivée dix ans après la Mini, l'Autobianchi A112 en reprend la recette sans tout à fait la copier. Plus pratique et un peu plus chaleureuse que son inspiratrice devenue rivale, elle a été plébiscitée par les conductrices.

Fondée en 1955, Autobianchi fait figure d'électron expérimental au sein du groupe Fiat. Pour les ingénieurs turinois, cette petite marque positionnée sur un créneau bourgeois sert à tester des solutions. Etudions l'exemple de l'A112, une citadine lancée au Salon de Turin 1969 et qui préfigure la Fiat 127. Prenant le contre-pied de la conventionnelle Fiat 600, c'est une traction avant, son moteur est transversal et elle possède un coffre arrière, qui plus est muni d'un hayon. Avec l'A112, l'objectif de Fiat est de fournir un équivalent à l'Austin Mini apparue en 1959 et qui avait révolutionné la voiture citadine. Au pire, si cela ne fonctionnait pas, l'image de Fiat n'en serait pas impactée, Autobianchi servant de fusible. Malin.

Motorisée par un petit 4 cylindres culbuté de 903 cm³ pour 44 ch DIN, la nouveauté promet de véhiculer quatre passagers à 135 km/h dans un habitacle suffisamment spacieux pour ne pas jouer des coudes. L'ensemble s'apparente à une Mini, mais dont le volume est plus important.La principale

Archives Gazoline

Une fois n'est pas coutume, ce sont les hommes qui sont réduits au rôle de faire-valoir car l'A112 est bien la voiture de madame.

AUTOBIANCHI A112 [10/1969 - 1986] • **Cote en 2011 :** 1 500 à 2 500 euros (Ire série) • **Cote en 2021 :** 4 000 à 6 000 euros

Avec l'A112, l'objectif de Fiat est de fournir un équivalent à l'Austin Mini

différence avec cette dernière est la présence d'un hayon de coffre semblable à celui d'une Simca 1100 qui rend la citadine italienne plus pratique que sa rivale dans bien des situations. Comme l'anglaise, l'Autobianchi aura sa version sportive élaborée par un sorcier : l'Austro-Italien Carlo Abarth. Le motoriste attitré de Fiat offrira des ailes à l'A112 et lui permettra surtout de se forger une image dynamique que Fiat aurait bien voulu donner à sa 127 ! Mais l'Autobianchi lui a en quelque sorte volé la vedette, sans même avoir à forcer son talent. Plus chic que la Fiat, plus distinguée et carrément plus baroque, elle est devenue le plus naturellement du monde la coqueluche des demoiselles et des dames, surtout en ville, en raison de son format de poche et de sa maniabilité. La malice du constructeur est d'avoir créé une petite famille d'A112 : la version de base, qui s'appellera ensuite Juventus puis Junior, l'Elegant, dotée d'une présentation raffinée et qui sera suivie des Elite et LX, puis la sportive Abarth qui aura plusieurs déclinaisons. Si les trois ont immédiatement eu la faveur des femmes, l'Elegant a semble-t-il été leur favorite. Sa jolie finition, sa sellerie confortable et sa distinction d'ensemble ont beaucoup plu, de même que son image moins populaire que celle des Fiat 127. L'A112 n'est pas la "voiture du peuple", c'est une citadine snob.

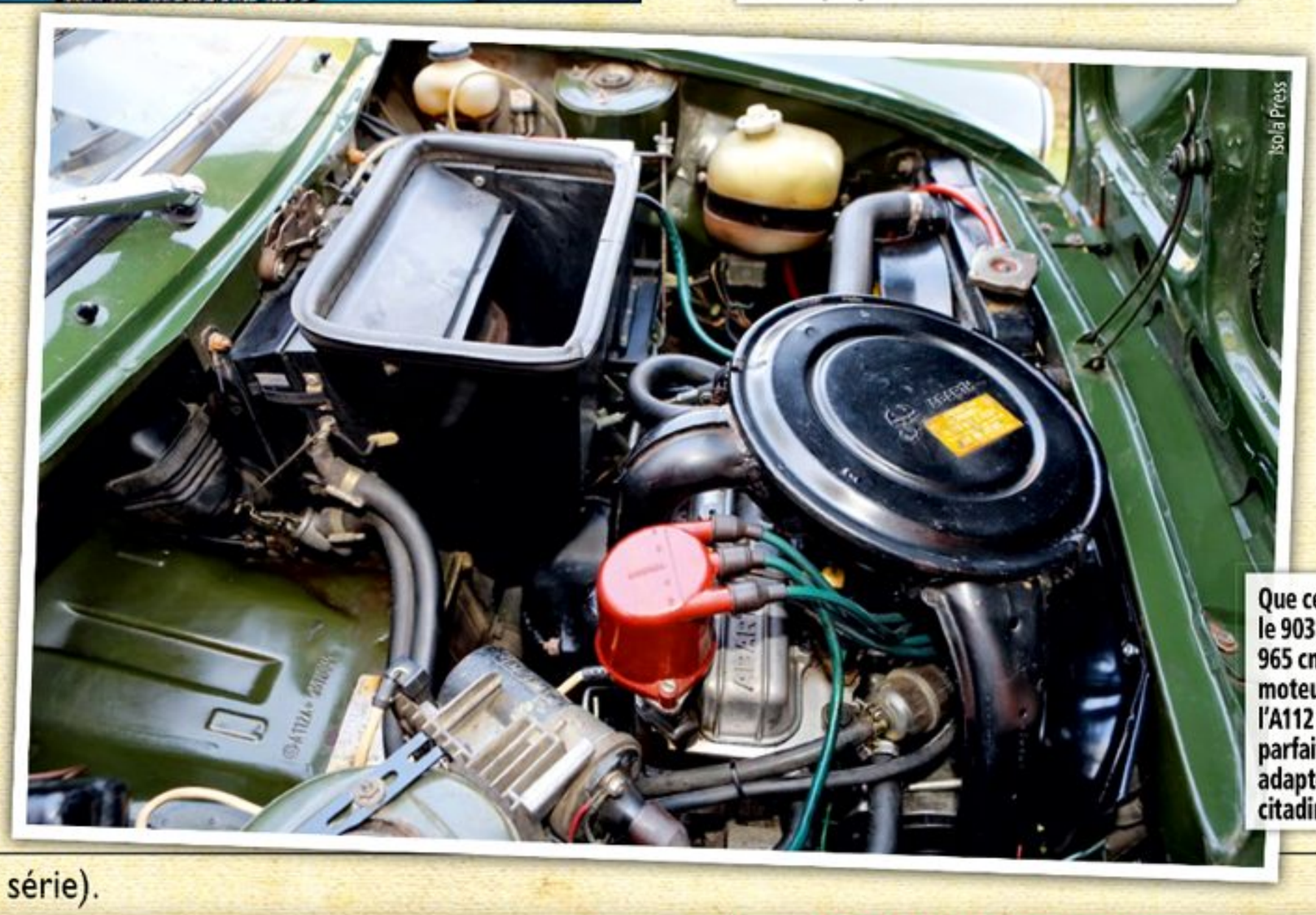
Au fil d'une longue carrière de 17 ans, le modèle connaîtra de nombreuses évolutions esthétiques, souvent de détails, qui procureront un perpétuel effet de nouveauté à bien peu de frais. En 1973 apparaît ainsi la deuxième série équipée de pare-chocs plus épais, la version Elegant bénéficiant à cette occasion d'une calandre spécifique. La troisième mouture, en janvier 1975, avec feux arrière plus gros, accueille (administrativement) un cinquième passager. La quatrième, en mars 1978, inaugure une calandre agrandie incorporant les phares et feux arrière allongés et, surtout, l'auto possède un pavillon rehaussé de deux centimètres afin d'améliorer l'habitabilité. En juillet 1979, la cinquième série gratifie l'A112 d'une calandre remaniée et d'ajouts en plastique de tous les côtés. L'Elegant cède la place à l'Elite, munie d'une boîte cinq et d'un allumage électronique. La sixième mouture arrive en octobre 1982 et se dote de gros boucliers en plastique noir, de feux arrière encore plus volumineux et de nouvelles jantes, alors que la septième et dernière évolution de 1984 se reconnaît à ses clignotants avant revisités et à son bandeau rouge entre les feux arrière. Ainsi aura vécu, à cheval sur trois décennies, celle qui deviendra au gré des années l'alternative la plus séduisante à la Mini. ■

Archives Gazoline

La variété des versions permet d'accéder à des habitacles assez cossus dès le milieu de gamme.

Archives Gazoline

Même sur les dernières générations, l'Autobianchi restera perçue comme une auto "féminine".



Isola Press

(Ire série).

Que ce soit le 903 ou le 965 cm³, le moteur de l'A112 est parfaitement adapté à une citadine.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal avant, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 903 cm³ (42 à 47 ch DIN) ; 965 cm³ (48 ch DIN). Refroidissement liquide par pompe mécanique.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte à quatre rapports synchronisés (boîte 5 sur A112 Elite dès 1979). Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras oscillants transversaux, ressorts hélicoïdaux AV, semi-elliptique transversal AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR à commande hydraulique, direction à crémaillère, roues 13".
Vitesse maxi : 135 à 140 km/h.
Consommation : 7 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1969 - 1986
(1 245 274 exemplaires, Abarth incluses).

TENDANCE

L'A112 suit le même chemin que la Mini : elle grimpe !

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Aisée pour la mécanique, de plus en plus compliquée pour le reste, en particulier la tôlerie. Le stock de pièces neuves diminue et les donneuses d'organes sont recherchées. DFA, à Asnières, vend des pièces de qualité. L'Autobianchi Club de France est incontournable.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : tout rouille sur une A112 (plus encore dès la fin des années 70), à commencer par les longerons, la traverse avant, les supports de crémaillère, la base des chapelles d'amortisseurs, les supports de cric, les passages de roues, les bas de caisse et de portes, la baie de pare-brise, le hayon, les ailes (de bas en haut).
Moteurs : très fiables.
Points faibles : usure fréquente des bagues en Téflon de la commande de boîte et des supports moteur.

Isola Press

Au fil des ans, les feux arrière resteront les éléments permettant d'identifier très vite la génération de l'auto.

+ Esthétique réussie - Economie d'usage

– Etriquée - Introuvable

Archives Gazoline

Séance photo au lac d'Enghien pour cet exemplaire de 1955. La toilette élégante de la dame et la noblesse du lévrier situent le niveau social de la clientèle espérée.

Galy

ELÉGANCE ET TAILLE DE GUÊPE

Dans les années 50, de petits constructeurs ont tenté leur chance sur le terrain des "voiturettes". C'est le cas de Robert Galy, qui a voulu séduire la clientèle féminine avec la plus petite des vraies voitures.

« Quatre roues pour le prix de deux. » C'est ainsi que Robert Galy promeut sa petite voiture à l'occasion de son dévoilement sous la coupole du Grand Palais, en octobre 1954. Ambitionnant de jeter un pavé dans la mare, il l'annonce à un prix nettement inférieur à celui d'une Citroën 2 CV. Mais à la différence de cette dernière, la Galy est un coupé, à première vue bien peu pratique et destiné au seul usage citadin. Le constructeur la présente comme une trois places, mais on se demande bien où peut s'asseoir le troisième passager... Certainement pas dans le coffre avant qui ne permet même pas, encombrement de la roue de secours oblige, de loger une petite valise. Il s'agit donc d'un véhicule au format de voiturette, mais qui prétend être une vraie auto en réduction.

Au crédit de la Galy, nous pouvons déjà mettre la carrosserie. Formée dans de la tôle épaisse de huit dixièmes (presque le double de celle d'une 2 CV), elle s'apparente à une mini-Simca Sport avec son pavillon bombé et son profil poli comme un galet dans le lit d'un torrent. De la Simca, elle reprend aussi le pare-brise cintré et la lunette arrière en trois parties. On comprend, en examinant le prospectus vantant les mérites du véhicule, que Galy aurait souhaité une lunette bombée. Par la magie des retouches à la gouache et au crayon, le vitrage en question y apparaît d'un seul tenant. Même l'argumentaire annonce une « lucarne bombée » qui n'existera jamais. Sinon, l'auto se rapproche d'une véritable voiture par son équipement, tout du moins dans la version haut de gamme, le modèle de base étant très dépouillé. On remarque ainsi les glaces descendantes avec manivelles, le magnifique volant à deux branches horizontales, la paire d'avertisseurs sonores ou encore la sellerie confortable. Le client a la possibilité d'opter pour une peinture bi-ton. Mécaniquement, deux monocylindres sont proposés : un deux-temps Ydral 175 cm³ de 11 ch ou un quatre-temps AMC à arbre à cames en tête, 250 cm³, de 15 ch, les deux étant accouplés à une boîte à trois rapports. Mais, malgré

La Galy se rapproche d'une vraie voiture de par son équipement

GALY [10/1954 - 1956] • Cote en 2011 : nc • **Cote en 2021 :** nc.

Dans le courant de l'année 1955, Galy inverse le sens d'ouverture des portes afin de rendre plus aisé l'accès à bord par une femme en robe ou en jupe.

Archives Gazoline

Archives Gazoline

Les toutes premières Galy étaient dotées de portes à ouverture "moderne" jugées peu pratiques par les dames. Sur le dessin, la lunette arrière est bombée, mais dans la réalité, elle était en trois parties.

ses trois petits mètres de long, la Galy pèse 550 kg, ce qui est très lourd pour la catégorie. Les performances s'en ressentent tellement que son concepteur devra d'une part abandonner le moteur deux-temps, d'autre part élever la cylindrée de l'AMC à 280 cm³ dans le courant de l'année 1955. Les 18 ch obtenus doivent permettre, à en croire le constructeur, une vitesse de 90 km/h, amplement suffisante pour l'usage urbain auquel se destine la Galy.

Pourtant, le vrai problème est ailleurs. Ayant beaucoup de difficultés à lancer la production de son coupé, Robert Galy ne parviendra pas à vendre un seul exemplaire au cours de l'exercice 1955. Sa jolie voiture, que quelques séances photos parisiennes présentent aux côtés de la clientèle espérée, des femmes élégantes et raffinées, effectue son deuxième Salon en octobre 1955, alors même qu'aucun exemplaire n'a encore été livré ! Il faut dire que le réseau de distribution et de maintenance de Galy est quasi inexistant et que la marque ne bénéficie d'aucune image. Ce n'est pas l'inversion du sens d'ouverture des portières, désormais d'avant en arrière pour rendre plus confortable l'accès à ces dames, qui sera en mesure d'allumer la flamme.

Reprise par la Société industrielle et commerciale des applications mécaniques et électriques, la marque Galy sera absente du Salon 1956. La production, dont on ignore le volume mais que l'on devine anecdotique, sera abandonnée dans le courant de l'hiver suivant. En 1957, la Vespa 400 copiera le concept du minuscule coupé et connaîtra le succès escompté, les scooters de la marque étant populaires et ses moyens importants. Il fallait bien cela pour faire la différence. ■

Archives Gazoline

Toute la vaillance du moteur Ydral ne suffira pas à mouvoir convenablement la demi-tonne de la Galy.

Archives Gazoline

Esthétiquement, la Galy est très réussie. De quoi regretter plus encore qu'elle n'ait pas rencontré le succès.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 2, 3 CV.
Moteurs : monocylindre Ydral deux-temps en position arrière. 175 cm³ (11 ch). Monocylindre AMC quatre-temps en position arrière, arbre à cames en tête. 250 cm³ (15 ch), 280 cm³ (18 ch). Refroidissement par air forcé.
Alimentation : un carburateur simple corps horizontal.
Transmission : roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte à 3 rapports. Levier au tableau de bord.
Structure : châssis séparé et carrosserie en tôles d'acier, roues AV/AR indépendantes, différentiel à partir du courant de l'année 1955, bagues de torsion Paulstra en caoutchouc AV/AR, tambours AV/AR à commande hydraulique, direction à crémaillère, roues 13".
Vitesse maxi : 70 à 90 km/h.
Consommation : 2 à 3 l/100 km suivant moteur.

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1954 - hiver 1956
(production inconnue mais sans doute anecdotique).

TENDANCE

Il y aurait au moins une survivante que la poignée de passionnés de la marque a bon espoir de localiser un jour. Si vous avez le moindre indice sur ce véhicule, ou même des documents concernant Galy, faites-en part au journal qui transmettra.

INDICE DE RARETE

Très rare **0** 1 2 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Nulle, sauf moteur Ydral.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : nc.
Points faibles : nc.

Les berlines Monasix et Monastella restent de petites voitures. De ce fait, la malle arrière optionnelle n'est pas superflue.

Les portes antagonistes font de la Monasix une auto accueillante.

En montant l'un des plus petits 6 cylindres de la production sur un châssis de NN, Renault a créé, en 1927, la Monasix. Une belle idée qui ne fera pourtant école chez aucun constructeur.

Sonorité moteur - Douceur de conduite

Manque d'énergie

POUR

Les premières voitures pensées pour les conductrices ont vu le jour à la fin des années 20. Elles se voulaient plus faciles à conduire que les autres et jouaient la carte de la séduction. La Renault Monasix est l'une des principales représentantes de cette catégorie.

Sous son capot percé de nombreux crevés horizontaux, la Monasix Type RY 2 renferme un 6 cylindres à la jolie mélodie.

Salon de Paris 1927. Sur le stand Renault, l'une des plus admirées n'est ni la plus grande, ni la plus puissante. Il s'agit de la nouvelle Monasix Type RY, une voiture compacte de seulement 3,70 m de long qui vient s'intercaler entre la NN et la KZ. La singularité de ce véhicule est son moteur, le plus petit 6 cylindres de la production, exception faite des quelques 1 100 cm³ de grands prix. Avec une cylindrée exacte de 1 476 cm³, le bloc de la Monasix renferme des pistons de seulement 58 mm de diamètre. De l'horlogerie sous le capot d'une automobile destinée à monsieur Tout-le-monde. Comment ça, monsieur ? En effet… si

RENAULT MONASIX/MONASTELLA [05/1927 - 08/1932] • Cote en 2011 : 8 500 (berline) à 15 000 euros (roadster) •

Carrossée en cabriolet, la Monasix est féminine jusqu'au bout des jantes.

L'Illustration

Renault Monasix/Monastella

VOUS, MESDAMES

l'automobile a longtemps été une affaire d'hommes, les choses évoluent doucement à la faveur de quelques conductrices issues des plus hautes classes sociales. La Monasix n'est donc pas une "voiture d'hommes", c'est surtout une "voiture de femmes". Ayant la prétention de vivre avec son temps, la dernière des Renault accompagne une évolution sociétale : le nombre croissant de femmes qui possèdent leur véhicule. Le sujet est encore marginal, mais il émerge, surtout dans les villes et plus encore dans les milieux bourgeois. Ce phénomène est perceptible dans la réclame où, jusqu'alors, madame jouait les figurantes. Désormais, elle est représentée au volant de sa voiture, par toutes les marques ou presque. Berliet "Six", Mathis Emysix, Peugeot 12 CV "Six", Donnet 10 CV/Six ou encore Fiat 520 : les "6 cylindres" de petite et moyenne cylindrées y sont toutes conduites par ces dames.

Pour faire les yeux doux à cette nouvelle clientèle, Renault mise sur deux tableaux. Le premier, c'est la technologie. Afin de casser le cou à l'image masculine de l'automobile, le constructeur de Billancourt met tout en œuvre pour adoucir les commandes. Avec leurs bras moins musclés, les femmes ont le privilège de manipuler une auto suffisamment légère, car directement dérivée de la NN 6 CV (dont le châssis date de 1922), pour que la direction ne soit pas trop pesante. Par la grâce d'un embrayage à disque unique dont la progressivité est sans précédent chez Renault, elles bénéficient en prime d'un passage de vitesses rendu plus simple. Enfin, les freins autoserreurs dont sont dotées les luxueuses Monastella ajoutent encore à la sérénité ressentie au volant. Le moteur, mis en route par la dynastart, est mélodieux et sa docilité participe d'une conduite souple. A la fin des années 20 et au début des années 30, le volant à droite est encore la règle chez l'industriel très conservateur qu'est Renault. Grâce au maintien de cet héritage, mesdemoiselles et mesdames ont la chance de pouvoir descendre directement du côté du trottoir sans avoir besoin de l'aide d'un chauffeur.

Renault a mis le paquet sur la finition et la présentation afin de créer un cocon chaleureux et confortable

Deuxièmement, le constructeur a mis le paquet sur la finition et la présentation afin de créer un cocon chaleureux et confortable. Dans la berline, on entre à quatre, pas davantage, et la place pour les bagages est limitée, sauf à opter pour la malle arrière optionnelle reposant sur une prolonge de châssis. Bref, c'est une petite voiture, disponible également en faux cabriolet, en torpédo et en roadster.

Les Monasix et Monastella ont connu un changement esthétique lors du passage au Type RY 2, en 1929. A cette occasion, le radiateur a migré de l'arrière du moteur à l'avant de l'auto, occasionnant la création d'une curieuse calandre due au percement de nombreuses louvres dans le nez de capot. Avant cela, on remarquait une écope de chaque côté de l'auvent. Par rapport à une Monasix, la Monastella offre de nombreux équipements, les plus identifiables étant les lanternes d'auvent et les enjoliveurs de roues intégraux. Mais un prix de vente astronomique en limitera fortement la diffusion. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 8 CV.
Moteur : 6 cylindres en ligne longitudinal avant, bloc-cylindres et culasse en fonte, un arbre à cames latéral, soupapes latérales. 1 476 cm³ (26 ch). Refroidissement liquide par thermosiphon.
Alimentation : un carburateur simple corps horizontal.
Transmission : roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte à trois rapports non synchronisés. Levier au plancher.
Structure : châssis en poutres d'acier rivetées sur lequel repose une carrosserie en tôles sur une ossature en bois, essieu AV rigide, essieu AR rigide, ressorts semi-elliptiques longitudinaux AV/semi-elliptique transversal AR, amortisseurs à friction AV/AR, tambours AV/AR à commande mécanique, direction à vis et secteur, roues 12 x 45.
Vitesse maxi : 100 km/h.
Consommation : 12 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Mai 1927 - août 1932
(41 131 exemplaires).

TENDANCE

Fort tassement de la demande pour les avant-guerres "populaires". Les carrosseries torpédo, cabriolet, roadster et faux cabriolet résistent toutefois un peu mieux à l'érosion que les conduites intérieures.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 Courant

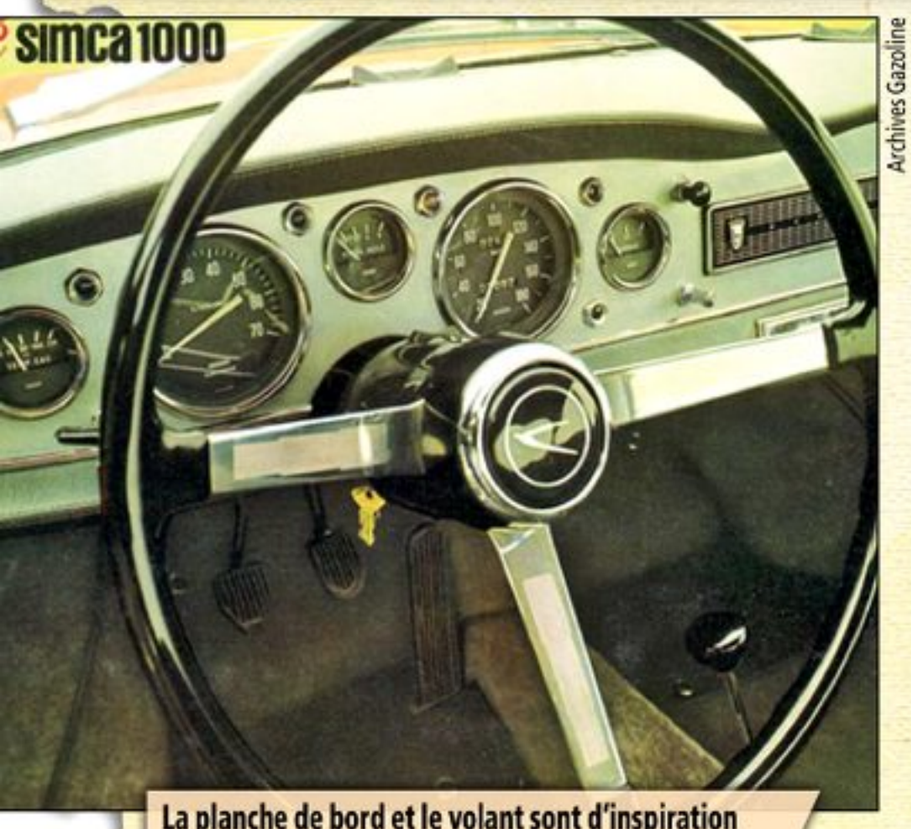
DISPONIBILITE PIECES

Devient difficile, surtout pour la mécanique.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la tôlerie n'était pas davantage traitée que les boiseries. Ces voitures sont hélas souvent très endommagées.
Moteur : généralement très sollicité, donc fatigué du fait de sa faible puissance. Tout l'embiellage est régulé.
Points faibles : réglage des freins minutieux.

Cote en 2021 : 7 000 (berline) à 13 000 euros (roadster).



Archives Gazoline

La planche de bord et le volant sont d'inspiration sportive. Le reste de la voiture l'est beaucoup moins.

La publicité, totalement machiste, était sans équivoque : le coupé Simca 1000 flattait l'ego de l'homme aimant les femmes. Souvent entouré par deux demoiselles, dans des scènes toujours très convenables, le propriétaire de la voiture de sport, un jeune homme élégant auquel tout réussit, nous invite à entrer dans l'univers bourgeois de son joli véhicule. Et à imaginer tout ce que suggèrent les belles images du catalogue. Mais il arrive que la réclame se trompe, comme le démontrera la carrière de cette auto. Reléguées aux rôles de faire-valoir, ces dames vont, contre toute attente, se l'approprier. Pour aller séduire les jeunes minets ? Allez-donc savoir… Il y a deux raisons à cela. La première tient au charme du modèle, à son raffinement, à sa conduite facile et à la distinction qu'il offre à sa propriétaire. Dit autrement, à son féminisme. La deuxième est due, à l'inverse, à son absence de "virilité". Les hommes ont jugé sa ligne timide, ils ont trouvé son moteur mou et ses performances quelconques. Tout cela n'a pas du tout cadré avec les aspirations de la gent masculine des années 60, une décennie au cours de laquelle les jeunes gens voudront toujours plus de vitesse et de griserie.

Le coupé Simca 1000 est la dernière voiture apparue du vivant de Pigozzi, le fondateur de la marque. Elle est à son image : distinguée et flegmatique. La berline dont découle le coupé est sortie en 1961. Pigozzi tenait à ce qu'elle plaise autant à ces dames qu'aux messieurs, car il aimait faire plaisir aux femmes. Il croyait aussi à l'émancipation féminine et savait que le nombre de conductrices allait croître de façon exponentielle. Avant même le lancement de cette berline, une déclinaison "grand carrossier" dans la lignée des Simca Sport habillées chez Facel était prévue. Le carrossier constructeur de Dreux a été sollicité, mais il n'était pas le seul en lice. Pigozzi possédait de très nombreux relais en Italie, sa patrie d'origine, et c'est finalement Bertone et son tout jeune styliste Giorgetto Giugiaro qui emporteront l'affaire.
Contrairement à la Renault Caravelle qu'elle concurrencera, la Simca existera uniquement en coupé. L'un des prototypes ce cette Simca est présenté au Salon de Genève 1962. Comme pour les futures autos de production, sa coque a été entièrement façonnée à l'usine Bertone de Grugliasco depuis un soubassement de 1000. Elle a ensuite pris le train pour Poissy où elle a été peinte, avant

Simca 1000 Coupé

LES FRIMEURS L'ONT SNOBÉE

Simca la destinait aux hommes un brin frimeurs, mais elle fut la chouchoute de ces dames. Dans sa version coupé, la Simca 1000 a connu son petit succès essentiellement dans les villes, auprès d'une clientèle aisée, féminine jusqu'au bout des ongles.

Archives Gazoline

L'arrière du coupé 1000 est typiquement "Giugiaro".

Archives Gazoline

Pigozzi a toujours chouchouté les conductrices. Déjà, en octobre 1957, il organisait l'exposition "La femme et sa voiture" qui a inspiré le nom de ce dossier.

Le coupé Simca 1000, conçu pour plaire aux hommes, a finalement été choisi par les femmes.

SIMCA 1000 COUPÉ [10/1963 - 06/1967] • **Cote en 2011 :** 8 000 euros - **Cote en 2021 :** 14 000 euros.

La Simca est une voiture de grande classe dont la qualité d'assemblage est exemplaire

d'y recevoir sa mécanique et tout son habillage intérieur. Bénéficiant d'une élaboration digne de la haute couture, aussi soignée que celle des autres coupés Bertone, ceux d'Alfa Romeo par exemple, la Simca est une voiture de grande classe dont la qualité d'assemblage est exemplaire. Son équipement est foisonnant et son confort élevé. Sa présentation ? Elle oscille entre le luxe et la sportivité incarnée par le volant à trois branches et la planche de bord dotée des grands cadrans, dont un compte-tours. Mécaniquement, il s'agit d'une Simca 1000 comme les autres, à deux détails près : le premier, anecdotique, est une élévation du rapport volumétrique permettant au moteur de gagner un misérable cheval. Le second, nettement plus pertinent, est l'adoption de quatre freins à disques assortis de jantes à voile ajouré. Ceux-ci ne sont pas là pour compenser la hausse vertigineuse de la puissance, mais pour assimiler une masse supérieure de 70 kg à celle de la berline, rappelons-le pourvue de quatre tambours.

Le principal obstacle à l'achat de cette 1000 Coupé n'est pas seulement son manque cruel de caractère mécanique, mais un tarif très élevé. A ses débuts commerciaux, durant l'automne 1963, celle qui s'affiche comme la plus chère des Simca est vendue 12 000 F, soit le double de la berline. Sa rivale Renault Caravelle propose à la fois les joies du cabriolet et du coupé pour 10 % moins cher. Mais la ligne gracile de notre Simca séduit les femmes et une clientèle peu regardante sur les prix passera tout de même commande. C'est en 1964 et 1965 que se situera le plus gros des ventes. Et constatant qu'il s'était totalement trompé de cible, le constructeur de Poissy reverra alors toutes ses publicités. Comme un fait exprès, l'auto fut, dès lors, essentiellement illustrée en compagnie féminine. En attendant sa remplaçante, une certaine 1200 S, voiture sportive promue par une communication 100 % "testostéronée". ■

Archives Gazoline

Madame conduit, et elle séduit également. Chez Simca, on a su inverser les rôles !

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal arrière, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 944 cm³ (40 ch DIN). Refroidissement liquide par pompe mécanique.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé.
Transmission : roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte à quatre rapports synchronisés. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par triangles supérieurs et ressort semi-elliptique transversal faisant office de bras inférieurs oscillants + barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras obliques oscillants, ressorts hélicoïdaux AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/AR à commande hydraulique, direction à vis et secteur, roues 13".
Vitesse maxi : 140 km/h.
Consommation : 9 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1963 - juin 1967
(10 124 exemplaires).

TENDANCE

Le coupé Simca 1000 ne bénéficie pas du même engouement que le 1200 S. Mais les belles autos se vendent bien.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

De plus en plus compliqué pour la carrosserie. Simple pour la mécanique, sauf peut-être le freinage. S'adresser au très dynamique Club Simca Bertone (berwab@wanadoo.fr, T. 07 86 21 75 58).

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est le problème numéro un de ces voitures dont les soubassements pourrissent énormément. Surveillez les planchers, les longerons, les passages de roues, les bas de caisse, le fond de coffre, le "museau"... Gardez à l'esprit que les éléments ne sont pas boulonnés, mais soudés et étamés.
Moteur : aucun problème particulier.
Points faibles : sensibilité du synchro de deuxième vitesse.

H.C.

Le moteur du coupé Simca 1000 est le même que celui de la berline. Seul un rapport volumétrique plus élevé lui permet d'afficher un cheval (DIN) supplémentaire.

1945-1975 : L'envol

Station de montage final en 1970.

Avec le plan Marshall, l'Allemagne vit une renaissance impressionnante après-guerre. Grâce à une économie libérale mais avec un état sous la houlette du chancelier Adenauer, les productions automobiles, chimiques et des équipements en tout genre repartent aux quatre coins de la jeune République fédérale. En plus de sa fonction initiale d'usine de carrosserie, l'assemblage final de l'ensemble des voitures de tourisme Mercedes est désormais concentré à Sindelfingen. L'usine va rapidement retrouver sa pleine capacité et connaître un développement considérable.

Texte **Michel Tona** – Photos **Archives Daimler**

La croissance est tellement forte et rapide que le terme *Wirtschaftswunder* est lancé pour caractériser le "miracle économique" allemand. Tout comme Volkswagen, le groupe Daimler-Benz, maison mère de Mercedes-Benz, en est l'un des fleurons. Avec pour premier actionnaire le richissime Friedrich Flick, loin devant la Deutsche Bank et le Land de Bade-Wurtemberg, le Konzern dispose d'une assise solide permettant une vision à long terme. Au seuil des années 60, la maison siégeant à Stuttgart-Untertürkheim – où est située sa seconde plus grande usine, qui assemble boîtes et moteurs de voitures et d'utilitaires – s'est diversifiée. En grande forme, le groupe manque de racheter BMW et acquiert finalement Auto Union en 1958, avant de le revendre à Volkswagen en 1965. Pour l'exercice 1963, la branche voitures particulières a représenté 52 % du chiffre d'affaires pour 153 000 autos quand Volkswagen dépasse déjà le million.

En 1957, les carrosseries des Ponton sont apportées sur chaine par un système DEMAG, une entreprise de la Ruhr remontant au début du XIX[e] siècle.

1949. Remplacées par les Ponton, les 170 S-V et 170 S-D sont le dernier développement de la série W 136.

La chaîne dédiée aux 190 et 300 SL. Ici, un coupé Gullwing (*ailes de mouette* en anglais), produit de 1954 à 1957, au montage final. Les dernières 190 et 300 SL sont assemblées le 8 février 1963. Un autre modèle mythique, la Pagode, va les remplacer.

Pesant pour 40 % de l'activité, la division camions, bus et utilitaires légers s'est hissé pour sa part au premier rang européen. Le chiffre d'affaires cumulé de DBAG s'élève alors à 3,8 milliards de Deutsch Mark (DM), en hausse de 4 %. Commentant ces résultats début 1964, le quotidien *Die Zeit* écrit ainsi : « La Mercedes signifie encore aujourd'hui quelque chose de spécial : on ne conduit pas seulement, on s'offre un statut. »

SEMAINE DE 48 HEURES

Mais revenons à des temps moins "confortables". Après la reprise de la production des versions utilitaires à Sindelfingen en novembre 1945, 18 mois plus tard, la Type 170 V (W 136) est à nouveau assemblée en berline à quatre portes. Elle se base pour l'essentiel sur le modèle éprouvé d'avant-guerre. Pour occuper les équipes – la fabrication pour les administrations, professionnels et rares particuliers ne suffisant pas –, à partir d'avril 1948, le site assemble aussi des autobus O 4500 sur des châssis fournis par Gaggenau. Le 2 juillet, les comités d'entreprise des usines d'Untertürkheim, Mannheim, Gaggenau et Sindelfingen s'accordent sur la mise en place de la semaine de 48 heures. Elle descendra à 44 heures en 1959, puis à 41,25 heures en 1964 et 41 heures trois ans plus tard. Comme le succès des voitures, dérivés utilitaires et autocars se confirme, une seconde équipe est mise en place dès 1950. Presque entièrement reconstruit, le site, qui avait été le plus touché (détruit à 80 %) de toutes les usines Daimler-Benz par les raids alliés, est une fois et demie plus grand qu'en 1943.

Pour occuper les équipes, à partir d'avril 1948, le site assemble aussi des autobus

En plus des 170 V et 220 – leurs dérivés six cylindres –, Sindelfingen accueille, en avril 1951, la production de la nouvelle Mercedes de prestige : la 300. Non seulement elle ravit les 570 000 visiteurs du Salon de Francfort, mais elle devient aussi la voiture officielle du chancelier Konrad Adenauer. Au mois de mars suivant, la 100 000[e] auto de tourisme de la série W 136, une Type 170 S, quitte déjà les chaînes. Une prouesse rendue possible par les subsides du plan Marshall, la reprise économique bien sûr, mais aussi le dévouement du personnel à une cause quasi nationale pour remettre rapidement sur pied le fleuron des usines Daimler-Benz.

Le 12 mars 1952, l'auto de compétition 300 SL est dévoilée à la presse. La *Sport Leicht* (sport légère) reçoit une carrosserie en aluminium profilée montée sur un châs-

sis tubulaire. Si nombre d'ingénieurs du nucléaire et de l'armement ont été happés par l'Ouest, aux Etats-Unis notamment, l'automobile ne connaît pas de remous. Sept ans après le conflit, Mercedes qui, comme tous les grands industriels allemands, a bénéficié des financements nazis pour la guerre totale et a acquis un niveau de haute technologie redoutable, arrive ainsi à sortir la première supercar de l'Histoire. La nouvelle flèche d'argent aux fameuses portes papillon remportera notamment deux doublés aux 24 Heures du Mans et à la Carrera Panamericana 1952, épreuve impitoyable de 3 000 km à travers le Mexique. Tout cela attire l'attention de l'importateur sur le côte est des Etats-unis, Max Hoffmann, qui convainc Stuttgart d'en lancer une version routière. Le coupé 300 SL – code usine W198 – est présenté à New York en février 1954. Sa production débute en août sur une ligne naturellement à part des modèles de grande série. Les ventes démarrent modestement, ce qui arrange bien l'usine car, de toute façon, elle n'aurait pas pu livrer de "Gullwing" en quantité, la main-d'œuvre chargée de l'assembler n'étant pas encore tout à fait opérationnelle. La W198 est également la première voiture de série à recevoir un moteur à injection directe d'essence, une technique due à la firme stuttgartoise Bosch et déjà maîtrisée par les ingénieurs Mercedes qui ont monté moult moteurs de bombardiers de 1937 jusqu'à quasiment la fin de la guerre.
Bien plus abordable, la berline Ponton 180 est exposée à la presse le 8 septembre 1953. La W 120 (pour Wagenkode ou Werkskode, code usine) remplace la vénérable 170 V et devient la première Mercedes à carrosserie auto-

Paul Bracq apportera de la fraîcheur à un style Mercedes jusqu'alors très rigoureux

porteuse. Le miracle économique et la fondation de la République fédérale d'Allemagne donnent un nouvel élan au constructeur. Six mois plus tard, Mercedes présente la six cylindres 220. Son bloc légèrement revu lui procure 85 ch et permet un bon 150 km/h sur l'autoroute. Comme la génération précédente, de très huppées versions coupé et cabriolet en sont dérivées.

"BRACQCASSO" AU STUDIO

Sindelfingen héberge aussi, dans un bâtiment dédié, le département du style. Entré aux "Véhicules spéciaux" en 1932, Friedrich Geiger devient chef de la *Stylistik* en 1955. Le design Mercedes est également le fait de Karl Wilfert, directeur du développement à Sindelfingen. Avec la 300 SL, Geiger signe son chef-d'œuvre. Garant du dessin de toutes les Mercedes jusqu'à la fin des années 60, il supervisera notamment les travaux de Paul Bracq. Le Bordelais restera à Sindelfingen de 1957 à 1967, où il apportera de la fraîcheur à un style Mercedes jusqu'alors très rigoureux. Parfois extravagants, les croquis de "Bracqcasso" – ainsi que le surnomment ses collègues et supérieurs – ne sont pas à chaque fois validés. Avant son arrivée, Mercedes s'était déjà permis quelques libertés avec ses nouvelles berlines *Heckflosse* aux fameuses ailes arrière en pointe, lancées en 1959. Concession facile à la mode US, Bracq les gommera en dessinant l'arrière des coupés dérivés dévoilés deux ans plus tard, puis les Classe S W108 en 1965. La grande 600 lui doit aussi des chromes abondants sans être envahissants. Quête de la perfection oblige, les compagnons réalisent, pour chaque jonc, jusqu'à quinze sections afin de choisir celle qui prendra le mieux la lumière.

VOUS AVEZ DIT HECKFLOSSE ?

Comme les iconiques roadster et coupés 190 et 300 SL qui les ont précédées à SiFi, les nouvelles grandes routières aux "ailerons de requin" vont confirmer, sur un segment de plus grande diffusion, le retour de Mercedes au firmament de l'ingénierie automobile mondiale. Le dernier exercice de la décennie 1950 voit 108 440 Mercedes-Benz tomber de la chaîne de la banlieue sud de Stuttgart. La production aura été multipliée par trois en seulement sept ans. 344 751 de ces W 111 (les 220) et 112 (la 300 SE) seront assemblées jusqu'en 1965. Si l'on y ajoute les W110 quatre cylindres et les coupés et cabriolets, fabriqués respectivement jusqu'en 1967 et 1971, le million sera dépassé ! En septembre 1962, la millionième Mercedes produite depuis la fin du conflit est une 220 SE. Les générations suivantes, les W108/109 de 1965 puis les "Classe S" de 1972, perpétueront l'excellence du "Made in Sindelfingen" avec encore plus de succès. Conséquence du niveau de perfection visé (selon la devise de Gottlieb Daimler : « Das Beste oder nichts », *le meilleur, sinon rien*), les délais de livraison sont de six mois à plus d'un an. Un temps que Daimler Benz cherchera en permanence à réduire en investissant massivement dans son usine.

Production des carrosseries brutes en 1962. Cette série aux ailes arrière en forme d'ailerons de requin ne sera surnommée "Heckflosse" qu'au bout de quelques années.

En septembre 1959 débutent les crash-tests à Sindelfingen, d'abord en plein air. D'autres tests de collision seront également réalisés à 86 km/h contre un autocar.

Après un crash-test, Bela Barényi donne ses conclusions à ses subalternes.

Le designer français Paul Bracq, chef du pré-développement stylistique, à la planche à dessins de la future "/8" qui sera lancée un an après son départ.

CARROSSERIE DE SÉCURITÉ

La série W111 "Tailfin" est la première Mercedes à recevoir une *Sicherheitskarosserie,* une carrosserie sécurisée. Après une première approche sur les Ponton, celle-ci va permettre à la sécurité passive de faire des pas de géant. Breveté par Bela Barényi – le Monsieur Sécurité de Mercedes-Benz de 1939 à 1972 et auteur de 2 500 brevets –, le système se compose d'une cellule centrale rigide agrémentée de zones de déformation programmées à l'avant et à l'arrière. Lors de l'un des premiers crash-tests réalisés en plein air en 1959, plusieurs exemplaires des futures Heckflosse quatre cylindres (W110) sont lancés à 55 km/h sur une barre de béton de 17 tonnes. Les portières du flanc gauche ont été ôtées préalablement afin de filmer les mannequins à bord.
Côté production, un second atelier de presse est installé en 1955 dans un nouveau bâtiment portant le numéro 15, le plus imposant de l'usine. 80 500 voitures particulières sont fabriquées à Sindelfingen cette année-là. C'est la troisième plus grande usine automobile d'Alle-

Comme en atteste la présence de l'opérateur dans la nacelle, on est encore loin des chaînes entièrement automatisées.

Sur ce cliché réalisé en 1967, on aperçoit les convoyeurs automatiques acheminant les véhicules prémontés à la phase d'achèvement.

Lors de l'assemblage final du véhicule, la hauteur du plancher a été adaptée aux exigences des opérations. Cette photo a été prise en 1967.

Détail du travail, essentiellement manuel, opéré sur la majestueuse 600 au département des Véhicules spéciaux.

Au milieu des années 60, pas moins de 12 000 tonnes de tôles d'acier de 0,6 à 3 mm d'épaisseur sont livrées chaque mois, soit un rythme journalier de 600 tonnes.

Le 10 juin 1981, la dernière 600 fait ses adieux au personnel sur la chaîne codée 5.0.3. Celle-ci et l'antépénultième seront confiées au musée Mercedes d'Untertürkheim.

Voici les gigantesques presses Weingarten photographiées courant 1963.

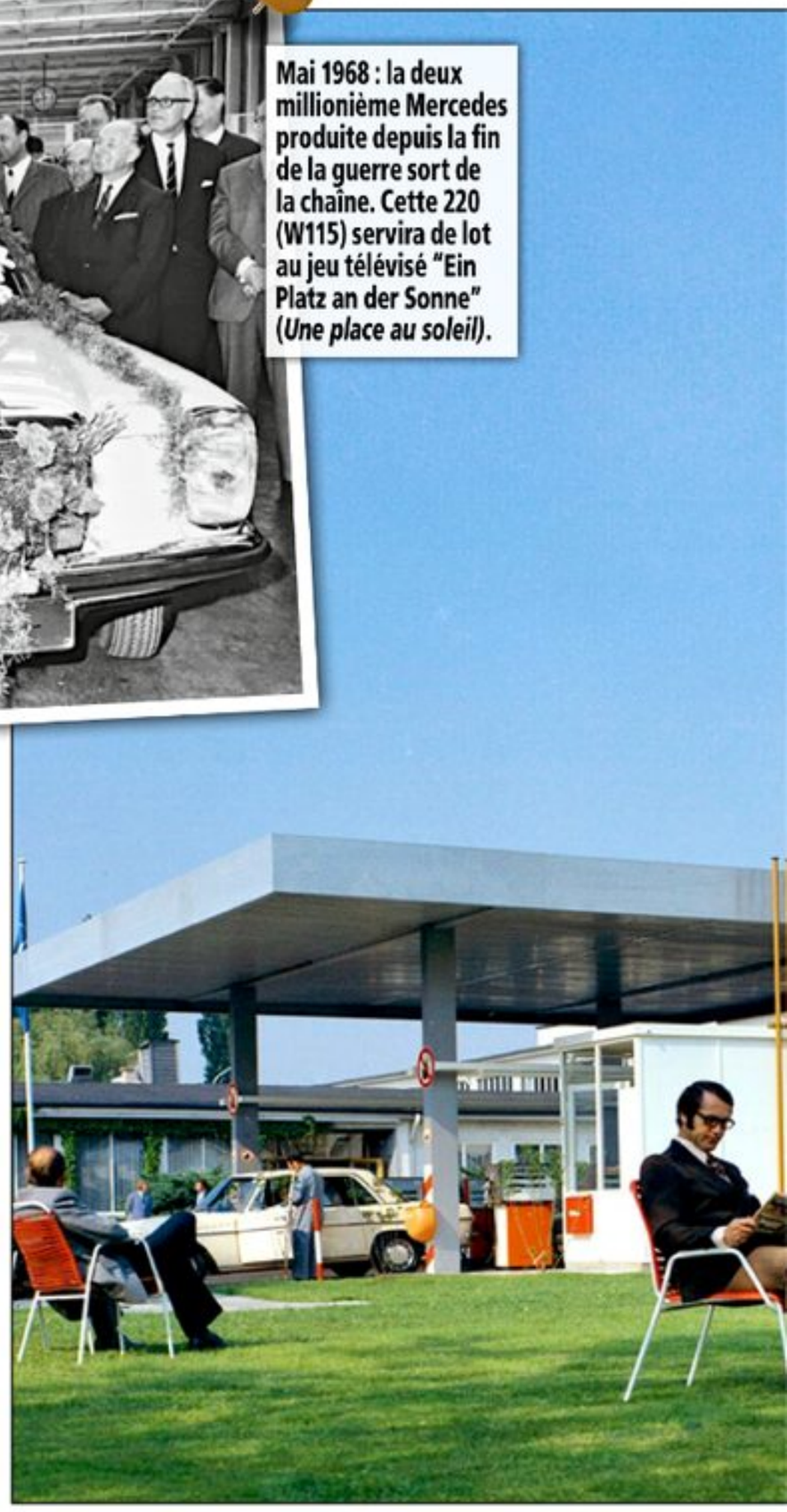
SAFETY CONFERENCE

Le 26 octobre 1970, Sindelfingen héberge la seconde conférence internationale sur les véhicules expérimentaux de sécurité. Daimler Benz y présente l'ESF 05, basée sur une W114. L'objectif du programme est d'améliorer les voitures particulières conformément aux critères de sécurité ultra-exigeants imposés aux USA. Au total, 24 *Experimental Safety Vehicles* seront réalisés jusqu'en 1974, la plupart sur base de Classe S W116. D'autres constructeurs procéderont de même, à l'image de Volvo, autre marque obsédée par la robustesse et la sécurité. En 1973 sera inauguré le nouveau centre de crash-tests à SiFi. Sur la piste d'accélération de six mètres, un moteur d'une poussée de 53 000 newtons propulse les autos contre une barrière de 1 000 tonnes. L'ère des essais de collision en plein air est révolue.

Mai 1968 : la deux millionième Mercedes produite depuis la fin de la guerre sort de la chaîne. Cette 220 (W115) servira de lot au jeu télévisé "Ein Platz an der Sonne" (*Une place au soleil*).

Détail de la fabrication des "Strich-Acht" vers 1973.

Présentation de la nouvelle génération de Mercedes-Benz les 9 et 10 janvier 1968 à Sindelfingen. L'ingénieur en chef Hans Scherenberg (à gauche) dévoile les 220 D "W 115", 280 S "W 108" et 250 "W 114" (de gauche à droite).



Vue aérienne de l'usine de Sindelfingen, capturée le 6 août 1971. Le service communication de l'étoile documente tout de manière extrêmement précise.

Le Kundencenter et sa station-service, avec au premier plan des clients patientant tranquillement pour leur livraison, en 1970.

magne, après Wolfsburg (VW) et Ingolstadt (Auto Union). Tous les nouveaux modèles sont, à chaque fois, l'occasion de réunir les concessionnaires et directeurs des succursales allemandes à SiFi (surnom de Sindelfingen) avant de les laisser repartir au volant de leur véhicule de démonstration. En juillet 1956 débute la production d'un véhicule hors de prix à l'époque : le cabriolet 220 S. En septembre, un modèle aux ambitions plus prosaïques commence à être assemblé. Ce n'est pas une auto, bien qu'il partage moteur et boîte des Ponton essence et diesel. Il s'agit du fourgon léger L319 qui peut aussi être livré en version à plateau ou avec d'autres carrosseries.

Sindelfingen est également un gigantesque centre de formations. Une photo prise en octobre 1956 montre un après-midi où les parents des apprentis recrutés en avril sont invités à voir leur progéniture à l'œuvre. Deux ans plus tard sera inauguré un nouvel atelier de formation (le bâtiment n°30) où les futurs commerciaux s'initient à la gestion dans l'entreprise fictive baptisée Sindelfinger Karosseriewerk AG.

Car c'est un fait, nombre de bâtiments du complexe industriel ne sont pas dédiés directement à la fabrication. Depuis 1960, l'usine dispose d'une centrale répondant à la totalité de ses besoins en chaleur et un tiers en électricité. 30 % des 165 GWh produits chaque année sont revendus à la ville de Sindelfingen. On peut aussi citer la caserne de pompiers ou encore le département Développement qui mériterait une étude à lui tout seul. Ou encore le *Kundencenter*. Erigé au milieu des années 50, ce centre de réception clients est un showroom avec espace "lounge" et restaurant. Il accueille des dizaines de milliers d'adeptes du tourisme industriel et de clients venus chercher leur Mercedes à l'usine. Moult Américains – parmi lesquels des centaines d'officiers des forces US stationnées en RFA – procéderont chaque année de la sorte avant, parfois, de faire le tour de l'Europe puis d'expédier leur Benz par bateau à la mère patrie.

Achèvement des séries S (W108) qui, prêtes à rouler, quittent les chaînes de montage en 1971. La 250 000e Mercedes à injection d'essence, une 280 SE, a été assemblée deux ans plus tôt, le 6 août 1969.

LA CRÈME DE L'USINE

La Mercedes qui aura eu la carrière la plus longue est la 600, assemblée de 1963 à 1981, à égalité avec le roadster SL R107 (1971-1989). Un autre modèle fait encore mieux, mais ce n'est pas une Mercedes pur jus. Il s'agit du 4x4 "G" développé avec Steyr, fabriqué depuis 1979 à l'usine autrichienne de Graz et qui perdure sous de nouvelles générations encore de nos jours. Pour la limousine des VIP et plénipotentiaires, une ligne de production spécifique est installée au sous-sol, à l'endroit même où les "Véhicules spéciaux" naissaient avant-guerre. L'assemblage est réalisé par les mains expertes d'une cinquantaine d'ouvriers. Pour accéder à ce saint des saints, il faut au minimum quinze ans de maison et passer un examen interne. La fabrication débute à l'été 1963 pour les modèles de présérie, notamment ceux destinés à la presse. Conséquence du niveau de qualité visé et de la construction artisanale au sens le plus noble du terme : il faut dix semaines pour assembler une 600 "standard", deux fois plus pour une Pullman et six mois a minima pour chacun des 59 Landaulet. En comparaison, une modeste 200 demande moins de quatre jours ! Les planificateurs envisageaient, au lancement, de sortir jusqu'à 3 000 exemplaires par an. Seules 2 677 Mercedes 600 tomberont finalement de chaîne, contre 11 430 exemplaires du Type 300 précédent. La crise pétrolière, le look bientôt désuet de la 600 et la concurrence de la 300 SEL 6.3 – dotée du même bloc, mais deux fois moins chère – saperont sa carrière. Sans parler de la nouvelle Classe S "W116" à l'aspect sensiblement plus moderne, mais à laquelle l'usine refusera une version limousine. Dès le milieu de la décennie 70, le rythme tombera à quelques dizaines d'unités fabriquées par an. Mercedes conservera jusqu'en 1981 la 600 au catalogue sur commande spéciale, pourvoyeuse d'une inestimable image... Mais remontons sur le plancher des vaches. C'est en 1964 que, dans les locaux Essais du bâtiment n°30, une carrosserie est peinte par électrophorèse. C'est une première en Europe. Cette technique assure une bien meilleure protection contre la corrosion. Le numéro daté du 7 octobre 1966 du journal *Intern* de Daimler Benz relate en détail les débuts des nouvelles presses (valeur pièce : 1 million de DM) du spécialiste allemand Weingarten. Le parc total compte 165 presses de 200 à 1 250 tonnes. 12 000 tonnes de tôles d'acier – mesurant de 0,6 à 3 mm d'épaisseur – sont livrées par mois, au rythme de 600 tonnes journalières. On apprend plus loin que, pour une caisse de berline 200, 495 pièces de tôles variées seront embouties et que 1 200 des 23 000 employés (soit 5 % environ) travaillent dans les deux ateliers de

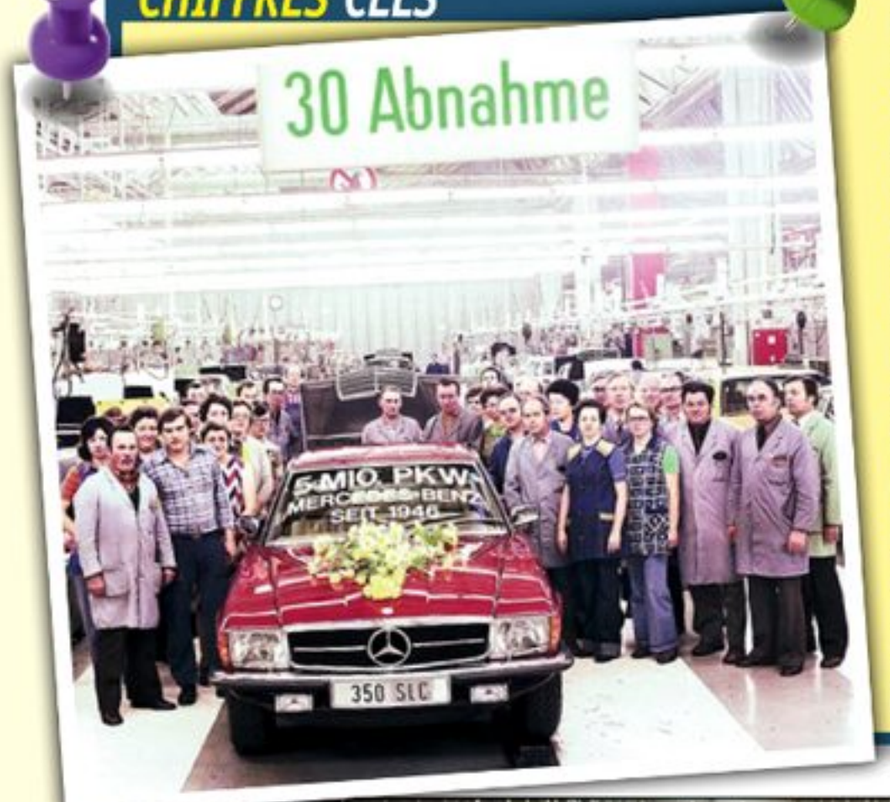
C'est en 1964 qu'une carrosserie est peinte par électrophorèse, une première en Europe

Sur ce cliché pris en 1973, on remarque, au premier plan, un roadster SL R107 équipé de son hard top devant pléthore de Classe S "W116".

GÉRER LA MAIN-D'ŒUVRE

Au début de l'été 1961, les employés turcs sont pour la première fois comptabilisés par la direction du personnel. Le nombres de ces *Gastarbeiter* (travailleurs étrangers "invités") va grimper, au cours de la décennie, de 3 à 22 %, les Italiens étant les plus nombreux. Courant 1962, la semaine passe de 44 à 42,5 heures, mais la production augmente de 6,5 %. En conséquence, on doit aussi embaucher le samedi. Le manque de main-d'œuvre de souche germanique impose un recours plus important aux travailleurs étrangers. La plupart d'entre eux emménagent dans des foyers construits à leur intention, dans des conditions assez confortables avec supermarché et aires de loisirs. En 1966, une centaine d'enfants d'ouvriers italiens se verront même offrir des cours d'allemand tout au long de l'année. Durant les années 70, sur les 20 % d'étrangers que comptent les onze usines de Daimler Benz AG, les Turcs deviendront les plus nombreux, devant les Yougoslaves et les Italiens. La proportion de non-Allemands atteint même un tiers à SiFi, soit 10 134 sur les 30 587 salariés qu'elle emploie en 1971.

CHIFFRES CLÉS



Septembre 1958 : cinq ans après le début de la production de la 180 D, le 100 000e exemplaire tombe de chaîne.
Septembre 1962 : la 1 000 000e voiture de tourisme Mercedes-Benz produite après la guerre, une Type 220 SE (W111), quitte la chaîne.
8 avril 1968 : la 500 000e Mercedes diesel, une Type 190 D (W 110), est assemblée à Sindelfingen.
9 mai 1968 : le 2 000 000e véhicule est produit, une 220 D /8 (W 115).
1972 : malgré une économie stagnante, Sindelfingen fabrique pour la première fois plus de 200 000 autos en un an et également la 3 000 000e voiture particulière depuis 1946.
1975 : la 4 000 000e voiture Mercedes d'après-guerre est fabriquée à Sindelfingen.
1977 : en octobre, la 5 000 000e voiture produite à Sindelfingen à partir de 1946 est une 350 SLC.

Deux SL R107, dont un en configuration USA avec ses phares "Sealed Beams", sont abritées dans le bâtiment d'assemblage 38, avec en arrière-plan les convoyeurs.

Août 1980 : le 473 035e et dernier exemplaire de la Classe S "W116" lancée en 1972 sort de la chaîne : une 300 SD turbodiesel qui finira également au musée.

Sur ce document, on visualise toutes les implantations de Mercedes et la production de chaque site.

presse. Cette proportion relativement faible résulte du degré élevé de mécanisation et du haut rendement des presses modernes. Sur la chaîne, les carrosseries terminées et peintes sont minutieusement inspectées avant de recevoir leur aménagement intérieur. Les publicités et brochures de ces années mettaient en avant que plus d'un employé sur dix étaient affectés au contrôle qualité. Un autre fascicule documentant avec force photographies tout le processus de production sera également édité, prétexte à expliquer les longs délais de livraison imposés aux clients.

DÉVELOPPEMENT PERMANENT

A partir de 1970, les investissements annuels à Sindelfingen s'élèvent à plusieurs centaines de Deutsche Mark. Le Konzern commence à se préoccuper des conséquences d'un aussi grand site sur l'environnement (rejets, infrastructures, bouchons, etc.). Ces considérations, l'allongement des délais de livraison – succès oblige – et l'impossibilité d'étendre la fabrication au nouveau break T des séries W123 en 1977 conduiront à la création d'une deuxième usine de carrosserie, plus petite, à Brême. Pour autant, la production va continuer à grimper à SiFi, dépassant les 1 000 voitures par jour à la fin des années 70, contre 250 en 1956. L'usine ne cesse de se moderniser. En 1970, 60 employés "cobayes" pointent avec des cartes perforées, permettant de générer les salaires automatiquement. Un nouveau record de 280 419 véhicules sortis des chaînes est franchi. Puis, le 7 septembre 1971, l'usine achève sa millionième auto diesel d'après-guerre. C'est un modèle de la série /8 de milieu de gamme, le suffixe renvoyant à l'année de sortie, 1968. La série W114 & 115 sera la première à dépasser le million d'unités écoulées. Et comment ! Il y en aura, au total, 1,9 million en version berline auxquelles s'ajoutent 67 648 coupés.

Parmi les éléments marquants de la modernisation, signalons, en septembre 1972, l'entrée en service de la première chaîne de transfert robotisée entièrement automatique d'Europe. Douze robots Unimate construisent les panneaux latéraux de la nouvelle W116, première Classe S du nom. Ils seront démontés à l'arrêt de la série, en 1980, pour être équipés d'un nouveau système de commande afin d'assembler la nouvelle Mercedes compacte dite "Baby-Benz", la 190 E, à partir de 1982, avant qu'elle ne migre à Brême. Grâce au succès de ses modèles (en particulier à l'export), Mercedes sera moins touché par la crise suivant le premier choc pétrolier que les constructeurs de masse. Daimler-Benz n'est donc pas très pressé de remplacer les W114/115 qui remportent encore un énorme succès, en particulier auprès des flottes de taxis aux quatre coins du monde. En avril 1972, le directoire reporte de six mois le début de la production du nouveau modèle, prévu pour l'automne 1974. Après l'installation des robots les plus modernes de l'époque, les 16 premières W123 sont assemblées entre fin mai et fin juillet sur une ligne pilote, la première de l'histoire de l'usine.

La fabrication des préséries commence en octobre, suivie de la série principale à partir de janvier 1976. Côté logistique, les transferts de tout matériel sont progressivement documentés sur bandes magnétiques, chacune pouvant contenir 640 kilo-octets de données, soit environ 640 000 lettres. Une capacité alors énorme. La vie de SiFi n'aura pas toujours été un long fleuve tranquille, même si, grâce au bon dialogue entre syndicats et patronat, on reste loin des conflits qui plomberont l'industrie automobile britannique dans toute la décennie. A l'automne 1973, 57 000 salariés débrayent durant deux semaines à Sindelfingen, Untertürkheim et chez Bosch à Stuttgart-Feuerbach. L'épreuve de force entraînera la mise en place de trois minutes de pause supplémentaire par heure, ce qui fera perdre 10 400 véhicules. A la fin de l'année 1975, SiFi bat un nouveau record en produisant 350 000 autos. Cette même année, Bruno Sacco est nommé designer en chef et la première fraiseuse commandée par ordinateur est mise en service. Le 2 novembre 1976, les conseils d'administration et de surveillance entérinent l'objectif de porter la capacité de production à 420 000 dans les dix ans. En octobre 1977, c'est un coupé 350 SLC bien rouge de la série 107 qui tombe de chaîne, la cinq millionième voiture particulière depuis la reprise de la fabrication, en 1946. ■

NOUVEAU

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

8 HORS-SÉRIE

http://gazoline.net

L 11728 - 8 H - F: 5,90 € - RD

40 stars des années 70

DE 2 000 À 15 000 EUROS

40 MODÈLES

QUI ONT MARQUÉ LA DÉCENNIE 1970

- COTE, TENDANCE
- DISPO PIÈCES
- POINTS À SURVEILLER

+ NOS CONSEILS POUR BIEN ACHETER OU BIEN VENDRE

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

ITINÉRAIRE BIS *Le Nord Cotentin*

RETROUVEZ EGALEMENT LA VIDEO SUR LA PAGE FACEBOOK DE GAZOLINE

Ce jour-là, amarré au quai de l'ancienne gare transatlantique, un joli trois-mâts magnifiait encore plus le décor.

Le Hâble, c'est le nom donné au quai du petit port d'Omonville-la-Rogue. Un endroit baigné de couleurs magiques où l'on se pince pour être sûr que l'on est éveillé…

Si la presqu'île du Cotentin vous est encore inconnue, suivez-nous ! Entre ses paysages de rêve, ses incroyables routes côtières, son patrimoine authentique et ses rencontres sympathiques, le lieu donne envie d'y rouler en ancienne jusqu'à la fin des temps. En Jaguar XK ou en Austin-Healey Sprite, on vous emmène y faire un tour, une balade que vous ne serez pas près d'oublier. *Come on* !

Texte et photos **Jean-Marc Navarro**

L'effet DE ANCHE

Au départ de cette route qui m'emmenait dans la Manche, il y avait cette pluie, tenace et persistante. Il y avait aussi ce vent qui soufflait en bourrasques et qui me faisait dire que cet Itinéraire Bis dans le Nord Cotentin commençait bien mal. Mais au fur et à mesure que je me rapprochais de la mer, rien n'avait plus vraiment d'importance. Je partais découvrir l'un des endroits les plus beaux au monde.

Le road trip commence à Valognes, une petite ville située à 22 km au sud-est de Cherbourg et surnommée le "Versailles normand" en raison de ses nombreux hôtels particuliers. Une visite à la brocante de "L'île aux trésors" au cas où une vieille plaque émaillée me ferait de l'œil, et le lendemain matin, la voilà qui surgit à travers la fenêtre de mon hôtel ! Dans sa robe grise assortie aux nuages, c'est vrai qu'elle est belle, la Jag' XK140 de Loïc. Grise, intérieur cuir bordeaux avec son six-en-ligne qui n'aura pas le temps de refroidir, je charge mes bagages à l'arrière et on file sur cet Itinéraire Bis en roulant vers la mer.

Au bout de la longue départementale 902 toute rectiligne apparaît Saint-Vaast-la-Hougue, élu village préféré des Français en 2019. Son bassin ostréicole réputé pour la célèbre huître au goût de noisette a de quoi séduire avec ses fortifications Vauban. Garez-vous le long du port, près des chantiers navals Bernard, et faites le plein de

A bord d'un cabriolet Jaguar XK140, on apprécie chaque seconde du temps qui passe… Même en roulant sous la pluie !

Depuis 1901, le Café de France est une étape obligatoire au moment de déjeuner. Sur le zinc ou en salle, l'ambiance est garantie.

Avec ses pêcheurs, son point de vue sur la mer et son art de vivre, le village de Barfleur est une carte postale à l'ancienne.

LA CITÉ DE LA MER

Sous leur architecture art déco, les gares maritimes et ferroviaires abritent, depuis 2002, la Cité de la Mer, un endroit où l'homme et les océans ne semblent faire qu'un. A travers 18 espaces interactifs, on fait connaissance avec le monde étrange des grandes profondeurs tout autour d'immenses aquariums. La visite permet également de descendre dans les entrailles du sous-marin nucléaire Le Redoutable, l'un des plus gros submersibles de la planète.

Un peu plus loin, la galerie des engins et des hommes retrace l'aventure des explorateurs du fond des mers. Une histoire que le public découvre en totale immersion au travers d'expériences interactives plus vraies que nature puisque l'on devient à son tour acteur et spectateur.

La Cité de la Mer rend également hommage au paquebot *Titanic* à Cherbourg, sa dernière escale continentale avant son premier et... dernier voyage. Par le biais d'un espace muséographique, le public peut revivre la traversée jusqu'au terrible naufrage survenu le 15 avril 1912 au large de Terre-Neuve.

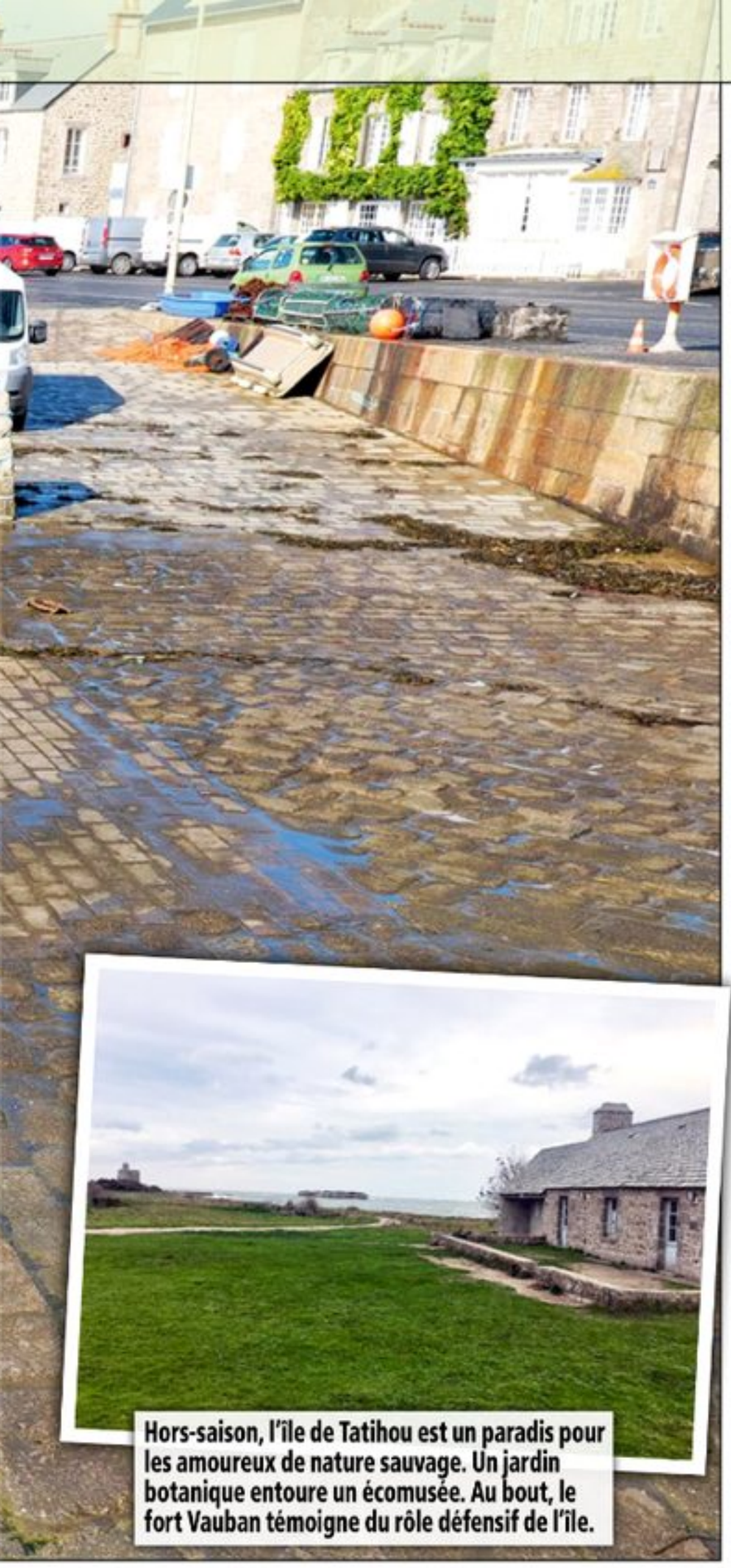
En refaisant surface, les impressionnantes Salles des bagages et des pas perdus (en configuration d'origine) permettent de plonger dans l'ambiance authentique des années folles et de prendre part, le temps d'un instant, à la folle aventure des paquebots transatlantiques.

La Cité de la Mer, Gare maritime transatlantique, 50100 Cherbourg-Octeville. Tarifs : 19 et 14 euros (5 à 17 ans inclus). Gratuit pour les moins de 5 ans. T. 02 33 20 26 69 / www.citedelamer.com

L'impressionnante Salle des bagages, un lieu typiquement art déco où les plus grandes stars d'Hollywood sont passées avant de conquérir l'Europe.

L'épicerie des Gosselin n'est pas un commerce comme les autres. Chaque année, Paul part au bout du monde rien que pour sélectionner les cafés proposés aux clients.

A Saint-Vaast-la-Hougue, le bateau assurant la liaison entre le continent et l'île de Tatihou roule sur l'eau à marée basse.



Hors-saison, l'île de Tatihou est un paradis pour les amoureux de nature sauvage. Un jardin botanique entoure un écomusée. Au bout, le fort Vauban témoigne du rôle défensif de l'île.

lumière en empruntant la digue pour atteindre le phare... Face à l'île de Tatihou, que l'on rejoint à pied à marée basse ou à bord d'un étrange bateau-voiture à marée haute, les couleurs de cette Normandie y sont extraordinaires. Il y a aussi ce "vieux copain", une ancienne coque de noix qui sommeille en cale sèche et que l'on rêverait de voir reprendre le large. Non loin de l'étrave, une petite chapelle honore la mémoire des marins disparus en mer. Quelques photos, quelques messages poignants... Patrick, Maurice, Jean-Pierre, Claude et Marie-France, on ne vous oublie pas.

Après ce grand bol d'air et un recueillement, un détour par la maison Gosselin s'impose. En 1889, l'enseigne n'était alors qu'une toute petite épicerie familiale devenue, en plus d'un siècle, un incroyable commerce. On visite aujourd'hui les lieux en déambulant dans un labyrinthe de couloirs, dédales et recoins sur plus de 500 m². Comme dans un parcours sensoriel, la vue et l'odorat sont en alerte permanente devant les rayons à épices ou celui des conserves que l'on ne trouve nulle part ailleurs. Plus loin, le carré aux fromages, les vins fins, sans oublier les breuvages lointains comme le whisky du Japon, les thés et cafés du Costa Rica que Paul, cinquième génération de la famille, sélectionne en se rendant, une fois par an, à l'autre bout du monde. Ce lieu hors du commun recèle plus de 30 000 références proposées par plus de 700 fournisseurs. Un petit côté "comptoir des Indes" que les Gosselin offrent aux visiteurs dont certains viennent de loin. Et on comprend pourquoi ! Terrine au Livarot, rillettes de morue à la créole, terrine de homards au thym, maquereaux aux citrons verts, harengs aux oignons rissolés, velouté d'oursin, choucroute de la mer... Un vrai régal.

Après quelques emplettes, on rejoint Barfleur par le Val de Saire, l'un de mes nombreux coups de cœur. Ici, dans ce village labellisé "Plus beau village de France", nos voitures sont dans leur élément. Pas d'immeuble, pas d'embouteillage, la mer comme seul horizon. Aucun stress ni contrainte, qu'est-ce que l'on est bien ! Sur la jetée, sortez l'appareil quand un rayon de soleil illumine la coque des chaluts multicolores amarrés au quai. Rien ne semble avoir changé depuis plus de 50 ans, et c'est cela qu'on aime. Que c'est bon, au volant d'une ancienne, de se sentir hors du temps...

Les balades iodées et surtout l'air du large, cela creuse ! Alors dirigez-vous vers le Café de France pour y déjeuner. Le petit café épicerie créé en 1901 est devenu depuis 1986 une brasserie réputée qui appartient toujours à la même famille. Face au port, dans une ambiance d'époque qu'apprécient les collectionneurs de voitures anciennes, on y déguste des brochettes de Saint-Jacques ou des moules au camembert. Un délice ! Après un café pris en terrasse, on s'éloigne à regret de Barfleur par la D116 menant au phare de Gatteville dressé à l'extrême est de la pointe du Cotentin. Tout en pierre de granit, c'est le deuxième plus haut d'Europe (après celui de l'île Vierge, en Bretagne) avec ses 75 mètres. Si l'ascension ne vous fait pas peur, le point de vue permet de découvrir le bocage normand et les plages d'Utah Beach jusqu'aux côtes du Calvados. Avant d'arriver face au géant de lumière, tournez la tête vers la gauche pour admirer le port. Ici, les petits bateaux n'ont pas de jambes, mais tous dansent sur l'eau en attendant leur prochaine sortie. A droite, l'étang de Gattemare, site naturel protégé qu'il faut... protéger en ne laissant traîner que nos regards émerveillés, et rien d'autre. Près de la plage du Fligard, faites une pause et cadrez votre auto avec le phare en arrière-plan. Si les restaurants sont toujours fermés en raison de la Covid, c'est ici que vous pourrez pique-niquer en regardant la mer.

On retourne sur la D116 pour rejoindre Cherbourg. Ceux qui aiment passeront auparavant par la pointe de Néville, célèbre pour ses blockhaus peints. Pointe des Mares, Pointe de la Loge, baie de Tocquebœuf, cap Lévi : chaque priorité à droite est un chemin qui mène à la Manche. A vous de choisir d'y aller ou pas. A l'approche de la ville, il se met à pleuvoir. Signe du destin ou clin d'œil au cinéaste Jacques Demy, nous allons visiter le Parapluie de... Cherbourg, ou plutôt l'entreprise de Charles Yvon spécialisée dans les pépins haut de gamme. Ouverte en 1986, la manufacture compte jusqu'à 25 employés et fabrique plus de 15 000 pièces par an. Point commun avec nos chères anciennes : tout est fait à la main et les matériaux utilisés sont le laiton, le coton et les essences de bois rare. Ici aussi on calcule le Cx en prenant en compte la forme et la résistance au vent. A l'instar des portières de voitures, le son émis à l'ouverture et à la fermeture est également savamment étudié. Dix modèles et 20 coloris baptisés Sport, Milady, Elysée ou Golf... Encore une similitude avec le monde automobile.

A Saint-Vaast-la-Hougue, un détour par la maison Gosselin s'impose

On quitte l'atelier multicolore pour atteindre, comme jadis en train ou en bateau, les anciennes gares maritimes et ferroviaires transatlantiques situées à quelques encablures. Sur les quais d'embarquement où l'on rêvait, jusque dans les *fifties*, de la grande Amérique subsistent encore les passerelles permettant d'accéder aux paquebots. Face à ces deux wagons du ciel (surnommés ainsi en raison de leur ressemblance avec le matériel ferroviaire), la photo s'impose devant le Gunilla, un trois-mâts suédois de 60 mètres de long. Au loin, une sirène de bateau me plonge dans les années 30 et la belle aventure des paquebots transatlantiques. A côté des anciennes gares maritimes et ferroviaires à l'architecture en béton armé typiquement art déco, je pense à Charles Brumant, le marin peint par Lucien Goubert devant ce décor pour l'affiche de la foire de Cherbourg en 1932 et dont le portrait est devenu célèbre en étant imprimé sur tous les paquets de "Café du vieux pêcheur". Depuis 2002, ces gares abritent la Cité de la Mer (voir encadré).

Après une dernière plongée dans les profondeurs de l'exposition "Titanic", on refait surface en Jaguar en longeant les bâtiments de l'arsenal puisque, derrière ces murs épais, les

Même sous la pluie, on se laisse guider sur la route du phare de Gatteville pour admirer le point de vue entre terre et mer.

Ainsi relookés par l'Allemand Eberhard Matthies, les blockhaus de Néville deviennent, selon l'artiste, des symboles de « vie et de liberté ».

Le port du cap Lévi, où furent retrouvées des pièces de monnaie romaine, est fort apprécié des marins quand la tempête se lève.

secrets militaires sont décidément bien gardés. La "Grande Muette" n'est pas très bavarde au sujet de la construction des impressionnants SNLE (les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins) dont la puissance de feu des seize missiles stratégiques embarqués dans chaque submersible est équivalente à mille fois la bombe d'Hiroshima... Entre troisième et quatrième, le six-en-ligne XK m'envoûte jusqu'à mon hôtel. Là, du haut de la falaise de Landemer, la XK140 va bientôt s'éloigner. Pour ma première balade en cabriolet Jag', ce fut un coup de maître. Merci Loïc !

La nuit noircit l'horizon, mais de la fenêtre de ma chambre, je continue à rêvasser en regardant la mer. Sous le clair de lune dévoilant la falaise de Landemer, la tempête y est encore plus belle. Avant-guerre, Boris Vian passait ici ses plus belles vacances. La maison familiale, tout en bois de Norvège, fut détruite par les Allemands en 1944. Et demain ? A bord de la Healey Frogeye de Jean Elard, on annonce du soleil !

A 8 heures pétantes, il est déjà là, impatient de partager l'amour de son Cotentin. "Big moustache", le pilote de la superbe Frog', possède un côté très *british* avec sa casquette en cuir et ses belles bacchantes. Et sous sa capote d'anglaise, rien d'étonnant à cela. Pour la deuxième partie de la promenade, la splendide TR4 de Mickaël va tirer des bords avec nous. Entre une Triumph rouge à bâbord et une Healey verte à tribord, pas d'inquiétude, je vais suivre le bon cap. En route !

La côte de Gréville est à peine avalée que la première pause café est effectuée au bar tabac L'Angélus. Devant l'enseigne, un Solex est garé, nous sommes donc en pays de connaissance au hameau de Gruchy, le village natal du peintre Jean-François Millet célèbre pour ses toiles inspirées par ses origines paysannes. Près du comptoir, Sylvie et Johnny ont "un problème" en sortant d'un vieux juke-box, tandis que Francis Cabrel, lui, "l'aime à mourir".

En face, c'est l'Angleterre, mais la Jaguar Cabriolet "Drophead" n'ira pas plus loin.

Guy et Valérie Mauger, les sympathiques pêcheurs du petit port du Hâble à Omonville-la-Rogue.

A l'entrée du hameau de Gruchy, si cher au peintre Jean-François Millet, on prend un café au comptoir du bar tabac L'Angélus pour se mettre dans l'ambiance des *seventies* avant d'attaquer la route des Caps.

Ici, toutes les petites routes ne mènent pas à Rome, mais à la mer.

Omonville, le village où vivait Jacques Prévert, est tout un poème. Il est 100 % authentique

Dans cette ambiance *seventies*, le café est encore meilleur ! Merci patron et à une prochaine fois.

Le jour se lève sur la route des Caps. Par la D45, direction Omonville-la-Rogue, j'en prends déjà plein les yeux. Face au petit port où les vagues s'agitent sur une mer de nacre, la lumière irréelle s'invite à travers l'objectif. A droite, la lande dressée en rempart sur la mer. A gauche, la digue de granit qui étend son bras protecteur afin d'abriter les embarcations des pêcheurs. Guy Mauger est de ceux-là et, tous les matins ou presque en fonction de la météo, il embarque pour une partie de pêche. Quand les dieux sont avec lui, ses filets remontent lieux jaunes, rougets, soles ou bars. Dans ses casiers, il attrape le célèbre homard du Cotentin, mais également des tourteaux et araignées de mer. Face à la digue au numéro 57, sa compagne Valérie vend, dans son échoppe, la production du jour. Si la calandre d'une ancienne envoyée par *Gazoline* se pointait devant elle, je ne serais pas étonné qu'elle vous propose le café. Dans un déferlement de couleurs, magnifié par les rayons du soleil filtrant à travers le ciel irisé, l'endroit marque à jamais. Mais il paraît qu'un peu plus loin, c'est encore plus beau, alors on enclenche l'overdrive et on file contre vents et marées vers la prochaine étape. La lumière, les nuances, encore et encore... Comme un phare éclairant le monde, l'astre du jour brille sur notre passage et semble disparaître quand nous nous éclipsons. Reconnaissance éternelle.

Omonville, le village où vivait Jacques Prévert, est tout un poème. Et, à l'image de l'écrivain, 100 % authentique. En redescendant vers la Manche, on tombe sur la pointe de Jardeheu et son séma-

A pied ou en voiture, la découverte du village d'Omonville-la-Rogue est un vrai bonheur.

La maison du poète Jacques Prévert, avec son jardin fleuri, est plus intéressante de l'extérieur que de l'intérieur.

A bord d'une Triumph TR4, on s'imagine encore plus en "balade irlandaise".

En arrivant au plus petit port de France (Port Racine), on en prend plein les yeux.

NE PARTEZ PAS SANS BISCUIT...

Quitter cet Itinéraire Bis sans passer par la Maison du Biscuit serait une grave erreur. Pourquoi ? Parce que l'ancienne laiterie transformée peu à peu en vieilles échoppes d'avant-guerre est une pure merveille. Des décors et ambiances d'autrefois que tout collectionneur rêve un jour de posséder dans son propre univers.
A l'intérieur, des gâteaux bien sûr, mais d'excellence car la famille Burnouf est dans le pétrin et les biscuits depuis 1903. Des succulents cookies avec éclats de caramel d'Isigny aux sablés "Diamants" à la pâte d'amande jusqu'aux petits fours financiers, langues de chat, galettes et rochers aux amandes grillées, tout ici n'est que délice.
Si, au cours de la visite, vous croisez Kevin, le Burnouf de dernière génération, demandez-lui si la restauration de sa 203 plateau avance. Avec une 4 CV de 1954 et une Renault 4 Savane au garage, il fait partie de notre grande famille.
La maison du Biscuit, Route Départementale 902, 50270 Sortosville-en-Beaumont. T. 02 33 04 09 04 / www.maisondubiscuit.fr

Dans la Maison du Biscuit, on resterait des heures à contempler tous les détails d'antan.

OÙ MANGER ?

✔ **Café de France**, 12 quai Henri Chardon à Barfleur (50760). Spécialités normandes dans un décor d'époque, face au port. Menu complet à partir de 22,50 euros. T. 02 33 54 00 38.

✔ **O P'tit Crabe**, 1 rue du Port, Lieu-dit Goury à La Hague (50440). Dorade beurre aux algues, gigot du Cotentin... Menu "Phare" à 26 euros. T. 02 33 52 77 01.

OÙ DORMIR ?

✔ **Hôtel Epicurien**, 16 rue Léopold Delisle à Valognes (50700). Chambres à partir de 75 euros, parking privatif. T. 02.33.95.02.02 / *www.lepicurienvalognes.com*

✔ **Hôtel le Landemer**, 2 rue des Douanes à Urville-Nacqueville (50460). Sur la route des Caps, à droite après le village d'Urville-Nacqueville. Chambres avec vue exceptionnelle sur la mer à partir de 95 euros. T. 02 33 04 05 10 / *www.le-landemer.com*

✔ **Hôtel de France et des Fuchsias**, 20 rue du Maréchal Foch à Saint-Vaast-La-Hougue (50550). Ancien relais de poste. Chambres donnant sur un adorable jardin exotique à partir de 67 euros. T. 02 33 54 40 41 / *www.hotel-fuchsias.com*

A FAIRE

✔ **Phare de Gatteville**, 25 route du Phare à Gatteville-le-Phare (50760). Avec ses 365 marches, ses 52 fenêtres et ses douze étages (comme les jours, semaines et mois d'une année), dix minutes sont nécessaires pour parvenir au sommet à 75 mètres de hauteur. Visite sur réservation uniquement (Contexte Covid). Entrée : 3 euros. T. 02 33 23 17 97 / *www.phare-de-gatteville.fr*

✔ **Manufacture du Parapluie de Cherbourg**, 22 quai Alexandre III à Cherbourg-en-Cotentin (50100). Pour découvrir le processus de fabrication d'un véritable Cherbourg ainsi que l'histoire de la marque et de ses créations. Visite guidée ou libre, du lundi au samedi. Entrée 8 et 5 euros. T. 02 33 93 66 60 / *https://parapluiedecherbourg.com*

A VOIR

✔ **Epicerie Gosselin**, 27 rue de Verrüe à Saint-Vaast-La-Hougue (50550). Incroyable épicerie, surnommée le "Fauchon du Cotentin", où l'on a l'impression qu'aucun produit ne manque. T. 02 33 54 40 06 / *www.maison-gosselin.fr*

EN CAS DE PANNE

✔ **Carteret Automobiles Peugeot**, ZA du Pré Becouffret, 5-7 rue de Becqueret à Barneville-Carteret (50270). Rémy Besselievre, le sympathique agent Peugeot de Carteret Automobiles, est collectionneur de voitures et motos anciennes. T. 02 33 04 95 22.

PRATIQUE

www.encotentin.fr et *www.manchetourisme.com*

Sur les hauteurs de Barneville-Carteret, le sémaphore veille sur le trafic maritime en Manche, l'un des plus importants au monde.

Au hameau du Laye, on accède aux falaises en empruntant un tunnel creusé par les Allemands durant l'occupation.

Le plus merveilleux des panneaux routiers est régulièrement visible tout au long de la route.

Sur la plage de Carteret, nous sommes au bout du bout et, pour rien au monde, on ne voudrait rater cet instant magique.

La Maison du Biscuit. On s'y arrête pour ses succulents gâteaux et ses fabuleux décors.

Au cap de la Hague, le spot de Herqueville et sa petite route qui longe la mer est obligatoire pour tous ceux qui aiment rêver.

phore (où furent effectués les premiers essais longue distance de télégraphie sans fil), puis sur l'adorable Port Racine classé plus petit port de France et baptisé ainsi en l'honneur d'un célèbre corsaire. Entre les murets de pierres sèches et la lande qui rappellent les sublimes terres d'Ecosse et d'Irlande, on souhaiterait pouvoir rouler encore et toujours. Et puis, dans ce panorama vierge de toute urbanisation, il y a Goury, l'un de mes gros coups de cœur. Imaginez-vous sur une route s'arrêtant à la fin de la terre. Avec les nuages qui se reflètent sur la mer (à moins que ce ne soit le contraire), son petit port doté d'une station de sauveteurs en mer, un petit resto, juste quelques maisons... Voir Goury et mourir (mais le plus tard possible). Attention, prière de consommer avec modération sous peine de ne plus vouloir en partir. Face au minuscule port, derrière les grandes portes du hangar de la SNSM, le bateau Mona Rigolet attend son prochain sauvetage avec à son bord des marins au cœur gros comme ça. Quinze bénévoles sont prêts à secourir les naufragés en détresse en filant sur leur puissante embarcation de deux

C'est sans doute ce qui s'appelle "filer à l'anglaise"...

A l'entrée du hameau de Laye, je m'engage dans un souterrain pour accéder aux falaises

fois 400 ch et 17,60 m de long jusqu'à 18 nœuds et par tous les temps, avec pour mission de risquer leur vie pour sauver les nôtres. Depuis 1967, ils en sont à leur 650e sauvetage. Respect et chapeau bas messieurs !

On reprend vite les voitures car j'ai hâte de voir le bout du tunnel. A l'entrée du hameau de Laye, je m'engage dans un passage souterrain pour accéder aux falaises. Le site, construit par les Allemands, menait directement aux batteries surveillant la côte. Historique ! Aujourd'hui, l'abri accueille également six espèces de chauve-souris nichant dans les cavités. Si l'accès est heureusement encore ouvert au public, merci de ne pas déranger les fragiles Chiroptères. En remontant en voiture, on change de décor, mais pas d'inquiétude, le spectacle est toujours aussi splendide. Derrière les deux gros yeux de la Frog' surgit la baie d'Ecalgrain. Nous sommes au cap de la Hague, célèbre pour ses installations nucléaires, mais si l'on en fait abstraction, l'endroit est à considérer comme l'un des plus beaux au monde. Sauvage, désert, grandiose... Comment a-t-on pu imposer l'atome dans de tels décors ? A Herqueville, on s'émerveille à nouveau lorsque les anglaises pointent leurs capots en direction des îles de Jersey et Guernesey, bien ancrées au large. Sur un petit promontoire, laissez souffler votre moteur et admirez le paysage. Sur la gauche, le raz Blanchard est l'un des courants de marée les plus puissants d'Europe. A droite, on observe le chemin des douaniers où les passeurs de tabac et d'alcool de contrebande cachaient leurs marchandises à la vue des gabelous. Sur cette route des Caps, j'ai envie de m'arrêter à chaque virage pour regarder la mer en me laissant porter par le vent.

Nous nous dirigeons encore plus au sud en longeant les dunes de Biville. De là, on récupère la D650 histoire de ne pas trop lambiner et de rejoindre la station balnéaire de Barneville-Carteret, dernière escale avant le retour sur Valognes. Les touristes sont un peu moins nombreux que d'habitude, on en profite pour filer à l'anglaise jusqu'au sable de la plage de Carteret. Photo, clap de fin en posant un dernier regard sur la Manche. Un détour par les villas du XIXe siècle et les cabines de bains peintes en bleu et blanc et Jean et Mickaël reprennent le chemin de Valognes, point de départ de la balade en Nord Cotentin. Avec des images et des coups de cœur plein la tête. Quand est-ce que l'on y retourne ? ■

Un grand merci à Loïc Ruffet (responsable de Bretagne Roadster, spécialisé dans la vente et l'importation de voitures anglaises) pour m'avoir embarqué à bord de sa superbe Jaguar XK140 de 1956, ainsi qu'à Jean Elard (Austin-Healey Sprite) et Mickael Vallée (Triumph TR4) qui m'ont permis de rêver en me faisant découvrir les merveilles de leur Cotentin dans leur superbe auto. Je remercie également Adeline Aubert, chargée de communication à l'office de Tourisme du Cotentin, autant pour son dynamisme que pour sa précieuse aide.

COMMENT SUIVRE LE PARCOURS ?

Gazoline et Tripy vous offrent deux options pour suivre le parcours décrit dans cet article :

- **Sur votre téléphone mobile ou GPS :** allez sur le site internet *Gazoline* (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : le Cotentin" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "L'Ancienne au quotidien" (en haut à droite), puis l'onglet "Balade". Téléchargez le fichier gpx grâce au lien situé au bas du texte, puis importez-le sur votre application GPS de smartphone ou votre GPS compatible avec des circuits pré-enregistrés.
- **Avec un road book papier :** allez sur le site internet *Gazoline* (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : le Cotentin" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "L'Ancienne au quotidien" (en haut à droite), puis l'onglet "Balade". Téléchargez le road book grâce au lien situé au bas du texte, puis imprimez-le directement. Une notice explicative pour bien l'utiliser est disponible à la rubrique "Balade" dans l'article "Itinéraire bis : comment lire un road book ?". Afin de vous aider à suivre le road book, nous vous conseillons de télécharger une application GPS (on aime bien "Kmh Counter") pour avoir les distances partielles entre deux points sans devoir sans cesse remettre à zéro le compteur journalier de l'auto (quand il y en a un).

TRIPY GPS+ DIGITAL ROAD BOOK Pilotez vos Rallyes !

LA THÉRAPIE DES chevrons

Jean Meyer est un psychiatre atypique qui soulage les maux de ses patients par ses jeux de mots qu'il prescrit sur ordonnance. Son but ? Retrouver le bonheur perdu. Sa collection de Citroën 2 CV, unique en son genre, est son moyen de médiation thérapeutique. En avant vers le passé à bord d'une "Deuche" en compagnie d'un "Doc", pour un voyage sur les sentiers oniriques de l'inconscient.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

La plus ancienne de la collection de Jean est cette 2 CVA de 1950. C'est aussi l'une des rares à l'état d'origine.

Jean Meyer est un enchanteur, comme Merlin. « Le rêve, qui favorise le bien-être, met en confiance et par conséquent rend heureux », explique le psychiatre bordelais originaire de Dordogne. Le collectionneur a construit une quinzaine de 2 CV utiles et fantasmagoriques pour son plaisir et celui des autres. Inconditionnel du modèle, le médecin utilise rarement les guillemets à l'écrit, « préférant davantage les chevrons », précise-t-il devant la porte du garage ornée d'une plaque émaillée Citroën. Je suis d'abord invité à passer par la case départ : la salle d'attente du cabinet de psychiatrie, qui se trouve juste à côté. Là, je franchis le seuil du monde poétique que génère ce surprenant docteur… avant de grimper dans sa Deuche spatio-temporelle.

Le long du mur, une rangée de chaises fait face à une multitude d'objets du passé. De petits verres contiennent

Jean met sa passion pour la 2 CV au service des patients, car l'imaginaire favorise la reconstruction

les sables des grands déserts traversés en 2 CV. Le Sinaï et l'Atacama, le Gobi et le Sahara, sans omettre la dune du Pilat. Les jeux de mots inscrits çà et là distraient le patient pour l'éloigner un temps de ses traumatismes. Deux haltères sont disposés devant une bouteille de Coca, « parce que le Coca désaltère ». Nous décollons du cabinet pour un transfert vers le garage. « Je suis moi et je me positionne entre Freud et Lacan. La 2 CV nous réunit, mon patient et moi, en restant chacun à notre place. Je reçois des gens que je considère comme des personnes et non des malades. Je mets ma passion pour la 2 CV à leur service car l'imaginaire favorise la reconstruction. Sinon, l'individu devient l'objet des médecins, des médicaments, des hôpitaux. Malgré la souffrance, le plus important est d'être heureux », affirme le psy-

Cette caravane est une authentique fabrication Citroën.

Jean Meyer est un homme attachant. Aux portes de son musée bordelais, ce collectionneur farceur aime jouer avec les mots pour guérir les maux des autres.

Jean Meyer est un personnage atypique et bien connu dans le monde de la 2 CV. Mais un collectionneur "à part".

Voici l'emblématique "Ferrarire" dont le logo détourne celui de la célèbre marque transalpine avec la présence de deux chevaux.

Dans la salle d'attente de son cabinet de psychiatrie, vous avez tellement de choses à observer que vous pouvez momentanément oublier vos soucis.

Cette AZAM de 1966 fonctionne en six volts. Inspirée des camping-cars, elle possède un couchage et une petite cuisine fonctionnelle.

En voici une autre, mais qui n'a subi aucune transformation. Elle est stationnée dans un écrin richement décoré.

Clément Brouzes est un ami fidèle de Jean Meyer. Grand amateur de motocyclettes françaises, en 2019, avec ses camarades du Moto Club Bordeaux, il a rallié Montlhéry pour participer au Vintage Revival.

chiatre, dont l'amour pour la petite Citroën a débuté en 1965. « Ce fut une rencontre majeure dans ma vie », m'explique Jean en poussant la porte de son… garage ? Certainement. Un musée aussi. Disons plus largement que ce lieu est devenu, au fil du temps, son aire de jeux afin de conserver un lien étroit avec l'enfant qu'il a été. « Dès 1990, j'ai commencé à les accumuler et à les transformer. La collection n'a jamais cessé de croître », déclare l'homme coiffé d'un chapeau des hautes plaines, vêtu d'une chemise à carreaux et chaussé d'une paire de Santiag. Sur l'une des 2 CV préparées, je lis le slogan : « Ceci n'est pas une voiture… c'est un art de vivre. »

Parmi cet incroyable cheptel métamorphosé et féerique, un exemplaire sort du lot car il n'a subi aucune modification : la Type A de 1950. Et pour cause : c'est une représentante du début de production, initiée en 1948. La Citroën a conservé ses pneumatiques d'époque montés sur jantes pleines à bord plat et son fameux manteau gris. L'ingénieur Pierre Boulanger avait en effet imposé le cahier des charges : « Vous produirez une voiture pouvant transporter quatre personnes et 50 kg de pommes de terre à la vitesse de 60 km/h pour une consommation de trois litres aux 100 km. Vous la ferez de la couleur que vous voudrez à condition qu'elle soit grise. » Celle de Jean Meyer a intégré le club des Filles de Levallois qui réunit ses membres en septembre, à la Ferté-Vidame (28).

A côté de cette emblématique résistante, j'observe deux modèles 4x4. L'un, disposé sur un plateau roulant, a été fabriqué avec des pièces détachées à destination des épreuves de trial de loisir. Le second, surnommé "La Girafe" à cause de ses portières imitant la peau de l'animal, a été réalisé par Marc Voisin. Cette trialiste est équipée d'une motorisation de 770 cm^3 sur un bloc de Visa, d'une boîte de vitesses extracourte à quatre rapports et de pneus neige. « J'ai usé trois Alpine Renault. La dernière, je l'ai échangée contre cette 2 CV6 neuve de 1980 beige qui a été transformée. » Pour les voyages au long cours, l'Azam bleue, en six volts, fait office de camping-car avec son extension surgissant du coffre servant d'espace de couchage surplombé d'une petite cuisine. A son bord, Jean a participé au Raid du Sinaï en 1997. A côté se tient une version rallye qui a effectué le Paris/Pékin, mais a également sillonné la Mongolie et la Sibérie. Et les grands rassemblements internationaux de 2 CV, du Portugal en 2017 et de Slovénie en 2019, ont eu l'honneur d'accueillir cette auto singulière. La sortie d'échappement et la prise d'air d'alimentation du carburateur longent le pare-brise. Les portières divisées en deux éléments et les verres de phares protégés par des grilles prouvent que la conception a été mûrement réfléchie.

Cette 2 CV est dotée d'une plate-forme aérienne qui permettait la cueillette des pommes. Le volant, perché, commande bien sûr la direction. Astucieux.

Ce modèle dit "La Girafe" n'est autre qu'une version 4x4 motorisée par un 770 cm^3 sur un bloc de Visa et munie d'une boîte de vitesses extracourte à quatre rapports.

Pour les voyages au long cours, l'Azam bleue sert de camping-car avec son extension surgissant du coffre

Avec celle-ci, Jean a réalisé de grands raids, à l'image du Paris/Pékin.

La 2 CV verte de 1959 estampillée Lacoste était neuve quand le président du club de tennis du Lavandou la lui a offerte. Sitôt récupérée, sitôt dépouillée en son honneur. A noter sa spécificité : une sellerie en osier dont son propriétaire a profité jusqu'en Tchéquie lorsqu'il s'est rendu à La Mondiale 2 CV. Le logo détourné de la rouge "Ferrarire" vaut son pesant de cacahuètes. « Quand j'étais petit, je la dessinais sur mes cahiers d'école. Le challenge a été de la construire à taille réelle pour La Mondiale de 2000 en Italie, à Vinadio. Yannick Dumora a planché sur ce projet durant dix ans pour réussir le défi. »

Parmi les chantiers de restauration, le prototype 2 CV électrique de 1970 est en vue. A l'époque, elle fut homologuée par le service des Mines avec obtention de la plaque RTI (Réceptionné à Titre Individuel). Et que dire de l'extravagante 2 CV dévolue à la récolte des pommes ? Dotée d'une plate-forme aérienne où s'entassent les caisses, elle se conduit grâce à un volant au tube directionnel rallongé. Follement fonctionnel !

« Chaque premier jeudi du mois, je reçois mes amis pour un pique-nique. » Parmi eux se trouve Clément Brouzes qui, devant mes yeux attentifs, redémarre une mobylette "bleue". Ce Tintin moderne, amateur de voyages dans le temps, enquête sur les motocyclettes françaises, rares et d'avant-guerre. Il les restaure et a reçu le prix du Patrimoine à deux reprises. Motivée par ce succès, l'équipe du Moto Club Bordeaux qu'il préside a rallié, en 2019, en tenue d'époque, le circuit de Montlhéry pour participer au Vintage Revival. Un bonheur que Jean Meyer lui a peut-être transmis ?

Notre psy collectionneur conclut : « Rondes, légères, souples, mes Deuche servent de médiation aux belles rencontres. La 2 CV mène à tout à condition d'en descendre. » Ce que je fais à la fin de cette escapade onirique en compagnie de ce "Doc" visionnaire. ■

Cette 2 CV est une authentique voiture électrique, mais qu'il faut restaurer. Ce prototype est passé aux Mines. Il a été homologué avec une plaque RTI (Réceptionné à Titre Individuel) en 1970.

LA VOIE DE L'EXCEL

Cela commence avec une spectaculaire rangée de Rolls-Royce luisant sous les flashes

De droite à gauche, une Ford Thunderbird 1960, une Alpine Renault de 1973 et une incontournable Rolls-Royce sont stationnées devant l'entrée du musée de la collection Tiriac qui accueille 150 voitures dans l'enceinte et autant dans les réserves.

Il est 13h lorsque je m'éloigne du centre-ville de Bucarest. Je me suis obstiné à vouloir me rendre au musée Tiriac en transports en commun. Erreur fatale. C'est un tel parcours du combattant que j'y renonce en me réfugiant dans un taxi. Ce dernier ne manque pas l'occasion de me faire visiter la ville malgré moi, avant que la tour de contrôle de l'aéroport international Henri Coanda n'apparaisse dans mon champ de vision. Ion Tiriac a installé son quartier général dédié à sa passion pour l'automobile en bout de piste.

Mon téléphone sonne. Ana Paun, l'attachée de presse, me demande où je suis. J'ai déjà une demi-heure de retard. Impardonnable. Je multiplie les excuses et incrimine lâchement mon taxi qui poursuit sa route paisiblement. L'imposante architecture est à présent face à moi. Le garde relève la barrière après que nous ayons montré patte blanche. Sur la gauche, une marée de voitures contemporaines sont stationnées sur un gigantesque parking. L'homme d'affaires est l'importateur exclusif des marques Land Rover, Jaguar, Mitsubishi et Hyundai en Roumanie. A droite du rond-point magnifiquement fleuri, trois modèles d'exception m'accueillent. Une Rolls-Royce Phantom IV de 1953, constructeur que le maître des lieux affectionne tout particulièrement, une Alpine Renault de 1973 et une longiligne Chrysler New Yorker américaine de 1960 me font les yeux doux sous le vacarme assourdissant d'un Airbus A320 en phase d'ascension.

Devant l'entrée m'attendent Ana Paun et Irina Pexa. Andrei Dumitrescu, manager de l'atelier de restauration et Andrei Piciorus, responsable du musée, nous rejoignent.

Andrei Dumitrescu, le manager de l'atelier de restauration du musée Tiriac, me présente la Rolls-Royce Phantom.

La jeune équipe de trentenaires qui orchestre le saint des saints affiche une vitalité flamboyante. Au sol, le marbre noir s'impose au regard et sert de miroir aux voitures stationnées en demi-cercle. Autour, un long rideau gris anthracite absorbe la lumière agressive des spots. Ces jets

Le musée abrite également un rare side-car MV Agusta.

LENCE

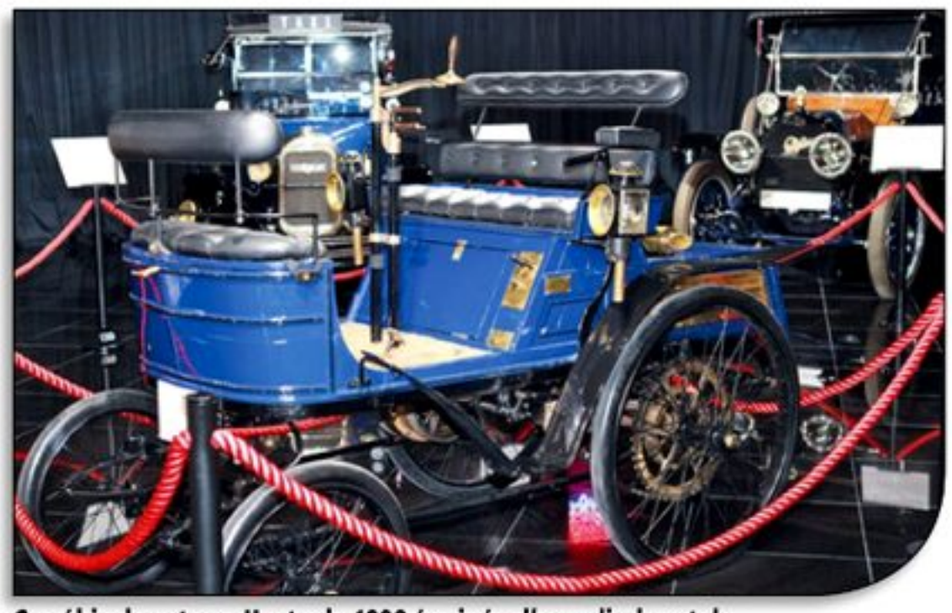
La collection pharaonique de Ion Tiriac est logée dans un écrin précieux à deux pas de l'aéroport de Bucarest. Etourdissant, luxueux sont les qualificatifs qui caractérisent le mieux le musée de cet ancien joueur de tennis reconverti en homme d'affaires, qui a inauguré ce remarquable espace dédié à l'automobile classique en mai 2013. 150 véhicules, de toutes époques confondues, y sont exposés après une minutieuse restauration effectuée dans les règles de l'art dans l'atelier qui juxtapose l'édifice. Visite guidée du prestigieux temple roumain.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

lumineux font briller à outrance les carrosseries et les chromes. Cela commence par une spectaculaire rangée de Rolls-Royce luisant sous les flashes. La Phantom V 1970 rose et blanc d'Elton John, la rouge carmin du manager du magicien Houdini ou celle du guitariste des Who ont élu domicile ici. « Elles sont toutes uniques et réalisées à la main », me rappelle Andreï qui fait office de guide. Plus loin, c'est une Duesenberg modèle J Torpédo Convertible de 1930 ayant appartenu à Tyrone Power.

La collection Tiriac est impressionnante à plus d'un titre. D'abord, le lieu : un véritable écrin. Ensuite parce que l'homme se passionne pour l'automobile quelle que soit son origine, sa marque ou sa période de production. « La plus ancienne est une française : une Hurtu de 1898. Monsieur Tiriac ne planifie rien. Il achète compulsivement. Parfois, il revient de voyage avec 20 voitures dans ses bagages », m'explique Andreï Dumitrescu.

Cette Renault AX Phaeton de 1908 fait partie des ancêtres du musée.



Ce véhicule est une Hurtu de 1898 équipée d'un cylindre et de deux vitesses. C'est l'auto la plus ancienne de la collection Tiriac.

Il s'agit ici d'une Mercedes-Benz 540K de 1937. Seuls 83 exemplaires en ont été produits. On en a proposé des fortunes à M. Tiriac, mais il a systématiquement refusé les offres.

Dans le "quartier français", la Facel-Vega et la Citroën 2 CV trônent dignement.

La majorité des véhicules proviennent des Etats-Unis et de Grande-Bretagne.

Sous chaque auto, je note la présence d'un chargeur au vert. « Ion les conduit toutes. Elles sont strictement restaurées comme à l'origine dans nos ateliers. On peut choisir celle que l'on veut. Elles partent dans l'instant. Aucune voiture achetée n'a été revendue. » Ana ajoute : « Cette collection est ouverte au public, notamment à destination des plus jeunes. Nous menons régulièrement des actions pédagogiques en partenariat avec des écoles. Des meetings d'entreprises sont aussi organisés ; les autos sont exposées pour l'occasion. La collection participe aussi à des évènements majeurs à l'étranger. » Les modèles prestigieux ou les dernières restaurations se rendent aux concours d'élégance d'Amelia Island en Floride, de Pebble Beach en Californie ou de Villa d'Este en Italie. En Roumanie, le grand rendez-vous annuel se déroule à Sinaia, dans les Carpates. Les huit cylindres de 3 257 cm³ d'une Bugatti Type 57 Coach Ventoux de 1938 patientent à côté d'un tracteur Porsche Super S308 de 1958. La provocation est de taille. « En 2013, à l'ouverture des portes, nous présentions 80 autos. Aujourd'hui, nous avoisinons les 150 et autant sont actuellement en phase de restauration », précise Andreï qui coordonne l'ensemble du staff technique. Deux Porsche 356 A Coupé et B Cabriolet ouvrent le bal des allemandes. La Mercedes-Benz 540K de 1937 décapotable, dans sa superbe robe rouge, a été produite à seulement 83 exemplaires. « On lui a proposé des fortunes pour cette voiture. Des offres qu'il a systématiquement refusées. » Plus loin se trouvent les anglaises, à l'image de la Jaguar XK120 de 1952 garée près de l'une des premières Triumph TR3 de 1959. Du côté des françaises, la mise en scène assume le grand écart, une Facel-Vega côtoyant une 2 CV Charleston. Deux pionnières sont visibles : une Renault type AX Phaeton de 1908 ainsi que l'incroyable mécanique de la Hurtu. On finit en beauté avec une Delahaye GFA 135 MS de 1946 Coach Chapron dont la particularité est de posséder une boîte de vitesses électromagnétique. Rare et exceptionnelle. Dans le coin des américaines, une Ford Galaxie Skyliner bicolore de 1959 pourvue de son hard top électrique en impose, tout comme la Cadillac Eldorado ou la Lincoln Continental de 1961 blanche équipée de l'air conditionné et de sièges électriques. Le même modèle a transporté JFK à Dallas pour son dernier voyage. A côté se tient une autre Lincoln Continental de 1948 en version cabriolet, mais celle-là est dotée d'un impressionnant douze cylindres.

Du côté des françaises, une Facel-Vega côtoie une 2 CV Charleston

Andreï s'attarde un temps sur une Auburn Boattail Speedster de 1936. « Les ingénieurs ont installé la boîte de vitesses à l'avant. Quant aux phares, ils se positionnent manuellement à l'aide d'une manivelle. Il faut une équipe complète pour la conduire ! » Pour ce qui est du tableau de bord, il est à la fois simple et magnifique avec sa feuille d'aluminium martelé qui accueille l'instrumentation. Parmi les quelques exemplaires de Harley-Davidson et d'Indian, je déniche un rare MV Agusta avec son side-car positionné à gauche de la moto. S'agissant des raretés, je découvre une Saab 96 V4 de 1967 et une Alvis de 1937. Plus loin, c'est le secteur des millionnaires où Ferrari tient la place d'honneur. « Certains sièges sont spécifiques à la morphologie de M. Tiriac », me précise Andreï, laconique, fidèle bras droit du gardien de ce temple roumain. Preuve que le maître des lieux ne se contente pas d'exposer ses autos... ■

Admirez la sublime mécanique douze cylindres de la Lincoln Continental Cabriolet de 1948.

CONTACT

TIRIAC COLLECTION,
Calea Bucurestilor n°289, Otopeni, Ilfov (Roumanie). T. (0040) 755 128 444/743 332 997, www.tiriaccollection.ro. Ouverture : du vendredi au dimanche de 10h à 20h.

Voici une Auburn Boattail Speedster de 1936 avec boîte de vitesses positionnée à l'avant et commande de phares manuelle par manivelle. Vous avez besoin d'une équipe complète pour la conduire.

Le tableau de bord de l'Auburn Boattail est sobre et magnifique.

Cette Rolls-Royce Phantom V de 1970 a été la voiture personnelle de Sir Elton John dans les années 90.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

Les quelques jours de très beau temps en février nous ont donné un avant-goût de printemps et, pour les plus nostalgiques, nous ont renvoyés à cette même période il y a un an, à une époque où, même si l'on sentait que la menace du Coronavirus se rapprochait, nous étions loin d'imaginer ce que nous nous apprêtions à vivre. Au bout d'un an d'une existence en mode "dégradé", dire que nous aspirons tous à retrouver au plus vite une vie "normale" est une lapalissade. Et même si nous ne sommes pas encore sortis de ce marasme dans lequel nous a plongés l'épidémie, ces quelques jours de soleil et de douceur ont ramené sur nos routes nombre d'anciennes dans lesquelles les sourires étaient de mise. Nous n'avons pas non plus échappé à ce regain d'enthousiasme.

Sans doute comme vous, nous avons redémarré nos belles somnolentes, les avons glissées hors du garage avec précaution pour une toilette de printemps qui ne disait pas son nom (et pour cause...) avant de vérifier les niveaux, remettre un peu d'air dans les pneus et nous lancer, vitres ouvertes, sourire aux lèvres, à la redécouverte de nos petites routes et d'une nature dont on commençait à peine à voir les prémices de renaissance. On avait beau savoir que cela ne serait qu'éphémère (et cela l'a été, nous n'étions qu'en février), nous ne pouvions nous empêcher de faire semblant de croire que le plus dur était derrière nous et que, à l'image de la végétation sur le bord des routes, nous étions en train de "revenir à la vie". Car même si, dans la plupart de nos régions, les salons et rassemblements officiels sont pour l'heure encore interdits, le bout du tunnel semble plus proche que jamais et l'optimisme peut raisonnablement être de mise. Loin de nous inciter au relâchement des sacro-saints gestes barrières, la remontée des températures et la campagne de vaccination qui – quoi que l'on puisse en penser – commence lentement à produire ses effets bénéfiques peuvent nous conduire à envisager, si ce n'est le printemps, mais au moins un début d'été plus insouciant. Peut-être est-ce cette envie de liberté qui, inconsciemment, nous a conduits à vous proposer avec un mois d'avance sur le planning notre rubrique "Itinéraire bis", qui plus est avec une destination magnifique quelle que soit la météo : le Cotentin.

Chacun à notre niveau, soyons positifs et disons stop au pessimisme et à la morosité ambiante. Dès que la météo nous y invite, ne boudons pas notre plaisir et retrouvons, au plus vite, notre liberté de rouler en anciennes que, contrairement à ce qu'affirment certains, personne ne pourra nous enlever. Bonne lecture. ■

STÉPHANE GUITARD ET PHILIPPE SAUVAT

BONNE ADRESSE

Pour restaurer notre Lancia Fulvia, nous avons choisi de faire confiance à la société Joly's Autos via son site de vente en ligne. Spécialiste de ce modèle, et seulement de ce modèle, cette jeune entreprise offre un très grand nombre de pièces en stock et peut se mettre en quête de celles qu'elle ne référence pas (encore).
Infos sur www.pieces-fulvia.com

REMONTAGE DE LA PARTIE ARRIÈRE [2]

Au regard de ce que nous avions vécu au démontage, nous nous étions dit que le remontage du train arrière serait une formalité et qu'en dix photos, ce serait réglé. Erreur ! Ce n'est pas particulièrement difficile, mais autant déposer va très vite, autant "bien" remonter prend beaucoup plus de temps. Et comme souvent, la préparation est la clé de la réussite. Parce que vu le poids de l'engin, mieux vaut ne pas s'apercevoir qu'une vis ne rentre pas au moment où l'on présente le train arrière. Et au petit jeu de la préparation, avouons que Phiphi est une sorte de maître !

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

5 REMONTAGE DU TRAIN ARRIÈRE

1 Le train arrière étant une pièce très lourde, il s'agit de rendre sa mise en place la plus facile possible. Et encore une fois, cela passe par une très bonne préparation. On commence donc par brosser les goujons que le carrossier n'a pas jugé bon de masquer (cela aurait été pourtant plus rapide).

2 On protège le revêtement antigravillon avec une feuille de papier kraft.

3 On pulvérise un décapant (ici du Loctite 7200) sur les filetages.

4 On laisse agir.

5 Après quelques minutes, on passe un nouveau coup de brosse.

6 La différence est très nette : le filetage est à nu.

7 On applique du nettoyant freins pour rincer.

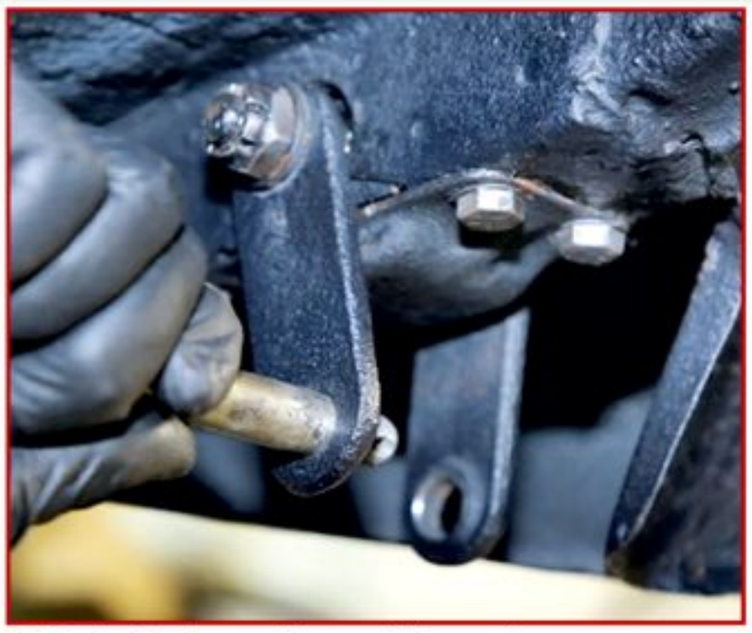
8 En principe, ça va être beaucoup mieux.

9 Verdict avec un écrou : ça force encore.

10 Un coup de filière pour éliminer le point dur...

11 Et on passe sur la longueur du filetage qu'on utilisera.

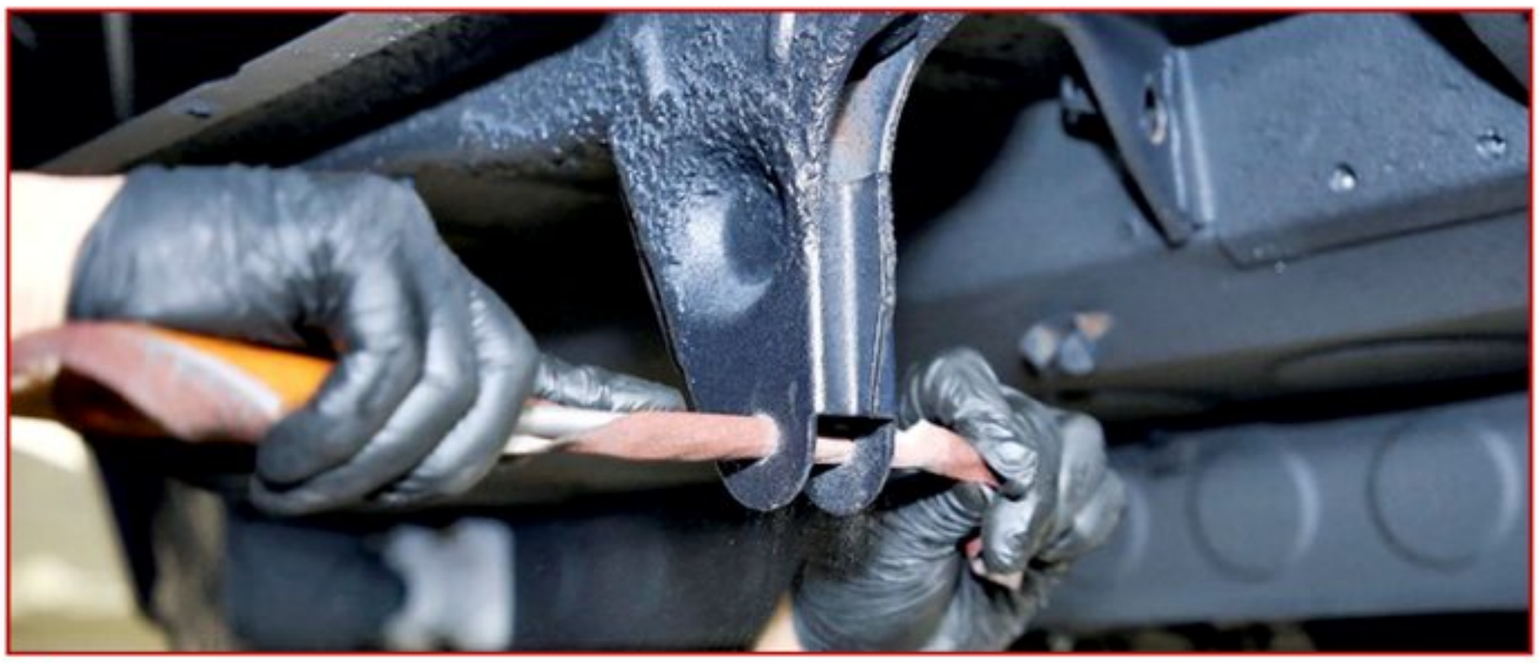
12 Là, miracle : l'écrou tourne tout seul ! On répète l'opération sur tous les goujons.



13 Sur les fixations arrière, on vérifie que l'axe se glisse dans le trou. Mais la peinture en a réduit le diamètre et ça ne rentre pas.

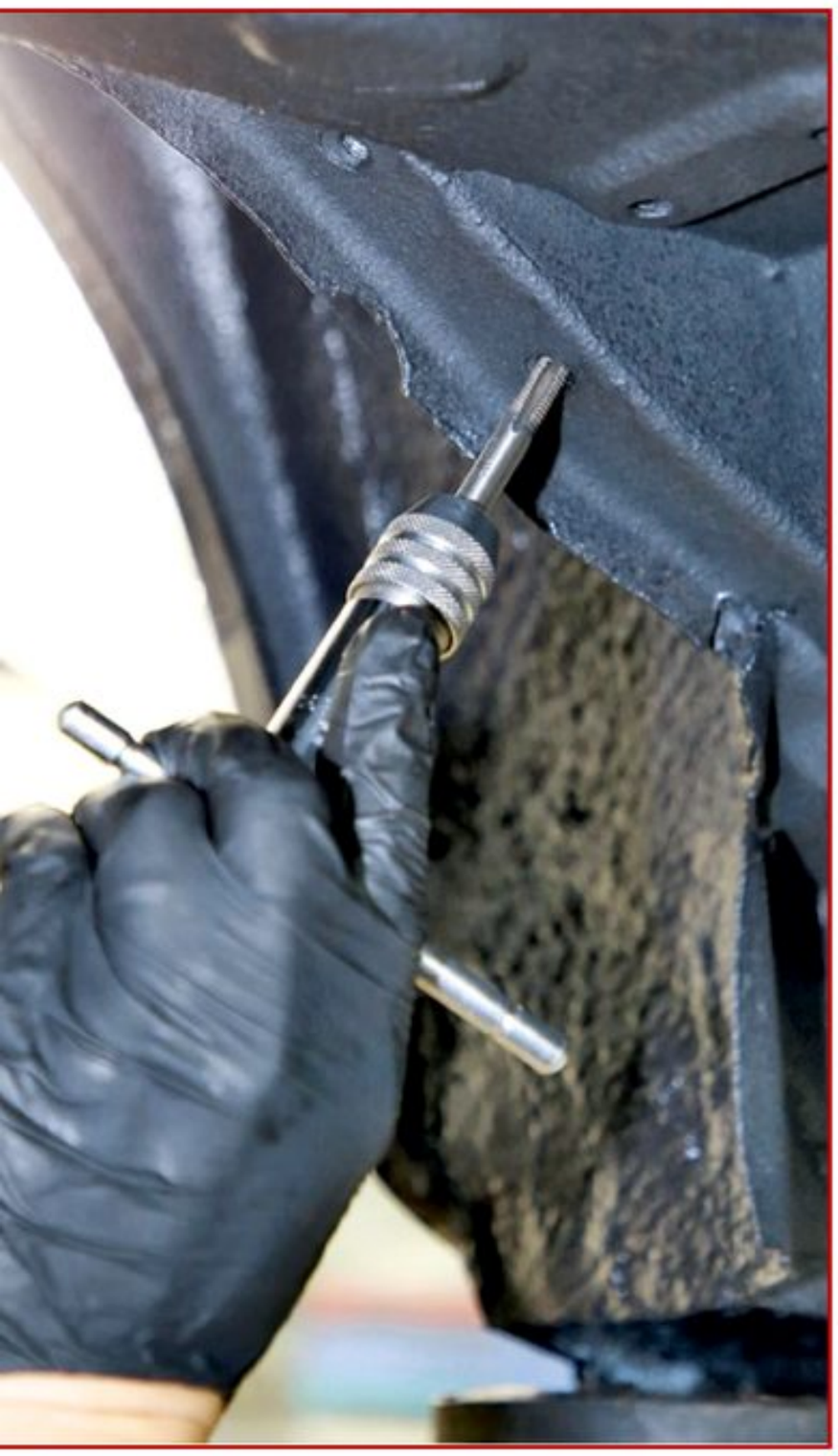
14 Après avoir installé une tête abrasive sur la perceuse, on ôte le surplus de peinture afin de retrouver le diamètre de trou nominal.

15 Et là, bizarrement, ça passe tranquille. Imaginez un instant vous être aperçu de ce problème avec les lames à bout de bras...

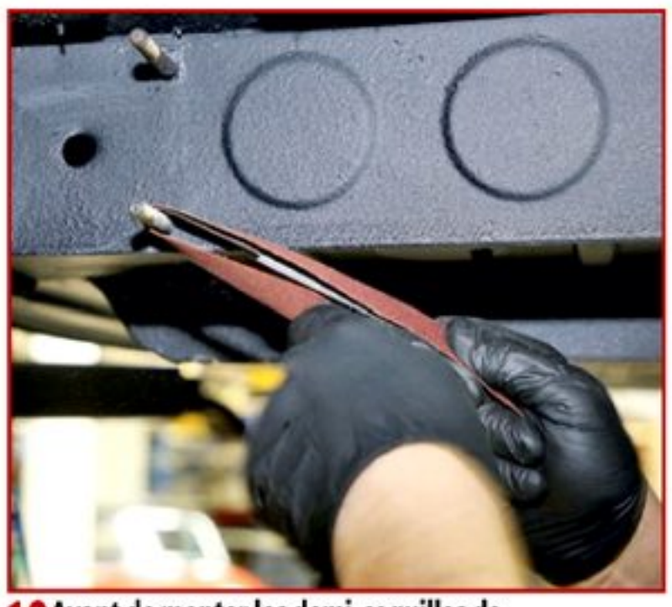


16 Pour les trous des deux axes de la barre Panhard, c'est la même histoire. Un morceau de toile émeri enroulé autour d'une lime ronde et on recrée le passage de la fixation haute...

17 ... puis de la basse.



18 Il n'y a aucune raison que la peinture ne se soit pas également glissée dans les trous de fixation (non protégés) de la barre antiroulis. Alors pour se prémunir de tout problème, un petit coup de taraud dans chacun est nécessaire.



19 Avant de monter les demi-coquilles de maintien des fixations avant, on utilise de la toile pour ôter les dernières surépaisseurs de peinture sur la partie non filetée.

20 On passe bien partout, et à plus forte raison là où ce sera le moins accessible.

21 On dépose de la graisse sur les quatre goujons.

22 N'ayez pas peur d'être généreux.

23 On présente la demi-coquille.

24 On la met en place. On vérifie qu'elle est rentrée à fond.

25 On graisse les pattes de maintien arrière.

26 Vu qu'il y a de la graisse sur le pinceau, on s'occupe également des trous de fixation de la barre Panhard.

27 Tout est prêt pour accueillir le train arrière. On va d'abord remonter les butées de suspension. On graisse la tige filetée.

28 On met la butée en place. Ici, pas de souci, le trou est large.

29 Côté coffre, on positionne la rondelle éventail et l'écrou.

30 Et on serre l'écrou.

31 Voilà, les butées sont installées.

32 Du coup, Phiphi peut amener le train arrière sous l'auto. Notez le chevron qui l'empêche de basculer vers l'avant.

33 Vu qu'on ne peut pas monter la servante, on descend un peu l'auto.

34 Etant donné que l'on vise super bien, les silentblocs arrière des lames se retrouvent pile face aux pattes qui vont les maintenir.

35 Du coup, en abaissant encore un tout petit peu la voiture, on peut insérer l'axe.

36 Ça rendre comme dans du beurre !

37 On met l'écrou à créneaux en place. Pas de rondelle.

38 On approche l'écrou à la main.

39 On graisse l'autre axe.

40 Et on fixe l'autre côté.

41 Première étape réussie : notre train arrière est maintenu par l'arrière.

42 On graisse les demi-coquilles.

43 Puis les silentblocs avant des lames.

44 On est en face, mais un peu loin...

45 Le fait d'avoir laissé les pattes de support arrière libres va nous permettre de pouvoir "avancer" le train arrière.

46 Mais avant cela, on prépare les brides de maintien.

47 On avance le train arrière pour approcher les silentblocs au maximum.

48 Tout en maintenant le train arrière en place, on vient emmancher la première bride. On ne vous cache pas qu'à deux, c'est plus simple.

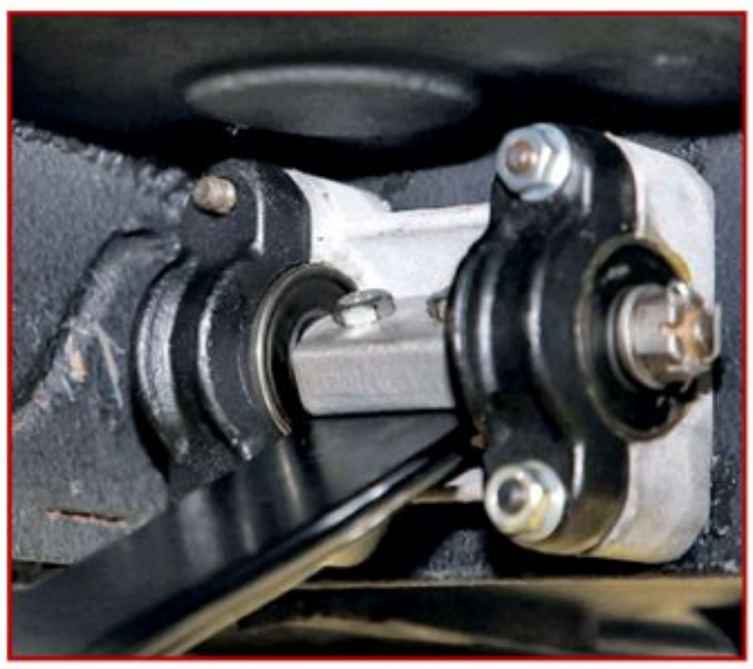
49 Au besoin, un petit coup de marteau peu aider à tout bien positionner.

50 Dès que les tiges filetées apparaissent, on place la rondelle et l'écrou.

51 Il faut éviter que l'ensemble ne ressorte. Donc faire vite !

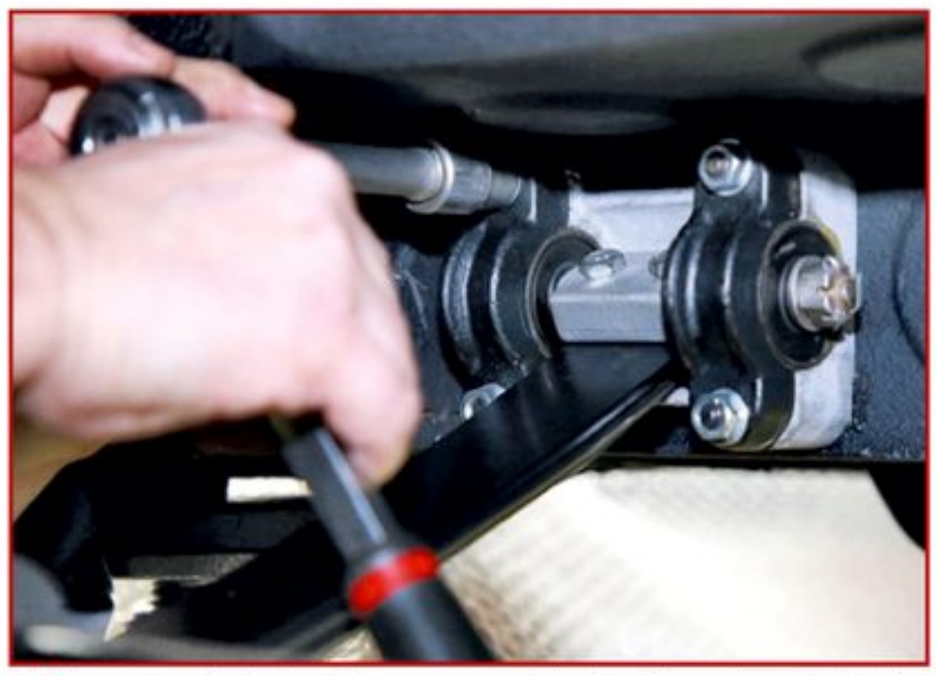
52 L'essentiel est assuré ! On place l'autre bride.

53 On approche les vis sans les serrer.



54 Cela permet de plaquer les silentblocs et donc de positionner facilement l'autre bride, sans se fatiguer.

55 On met les deux autres écrous avec leurs rondelles.



56 Et on approche tout ça. On ne serre pas afin de se laisser la possibilité de bien centrer le train arrière une fois que les deux côtés seront maintenus.

57 On peut, sans crainte, ôter l'écrou du bas pour placer le support de gaine de frein à main.

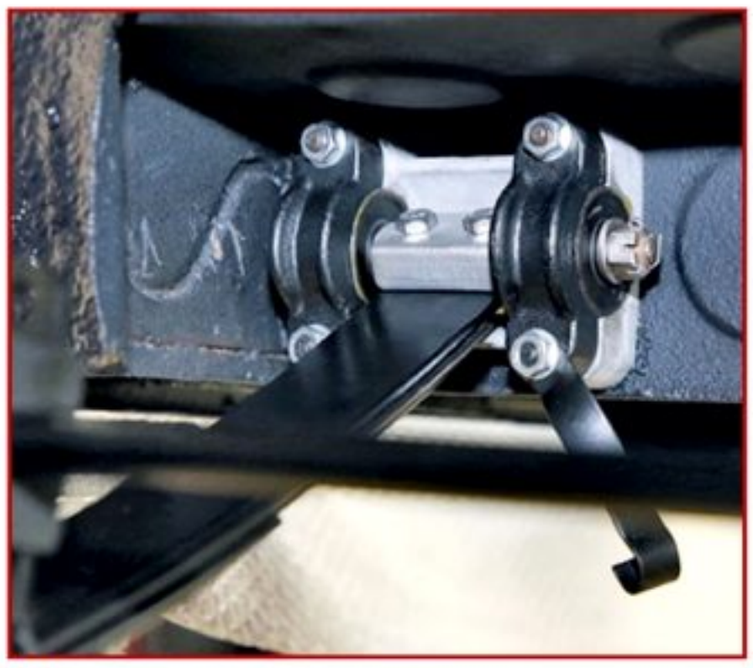
58 On remet l'écrou.

59 Voilà, un côté de fait.

60 On vous laisse répéter l'opération à l'opposé.

61 Une fois les côtés maintenus, on peut centrer le train arrière en ajustant le positionnement des silentblocs dans les brides de maintien de façon symétrique.

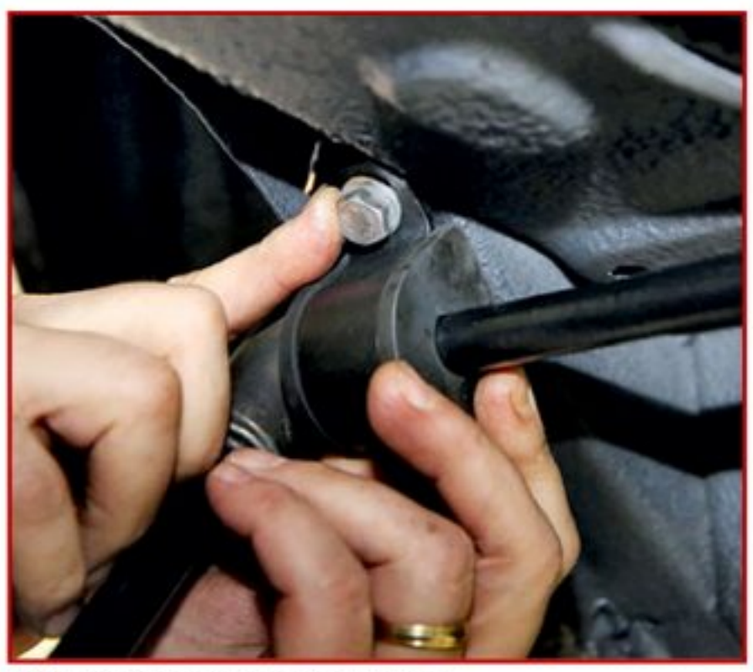
62 On serre ensuite les brides. On opère en quinconce pour bien répartir les contraintes.



63 En revanche, on ne bloque pas comme un malade. Cela se fera après le réglage de la hauteur du train arrière.

64 On s'occupe ensuite de la barre antiroulis.

65 On approche la bride de fixation des trous sur le châssis.



66 On met les vis et les rondelles en place. On les approche à la main.

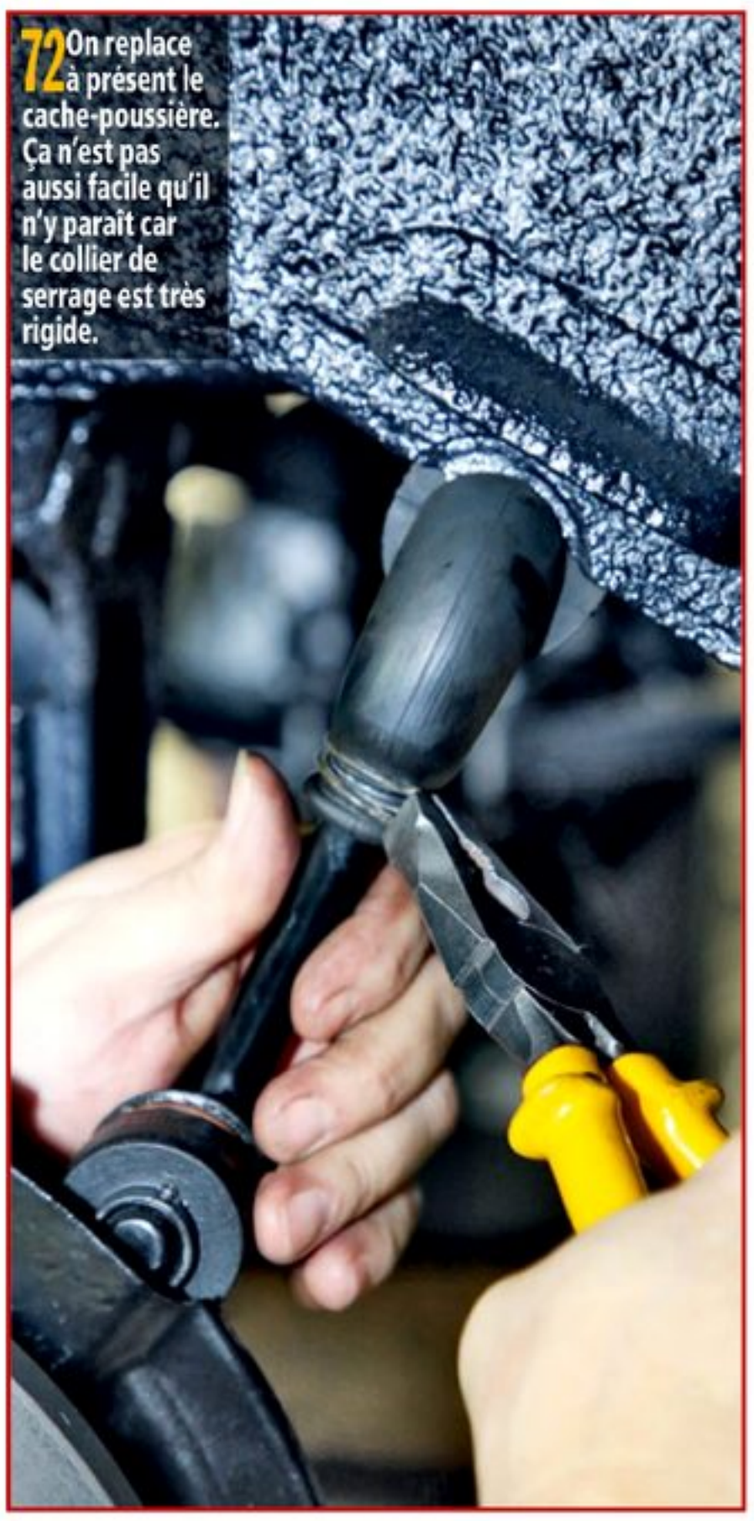
67 On fait de même côté opposé.

68 Là aussi, on approche les vis en se félicitant d'avoir bien préparé les filetages.

69 On peut serrer.

70 Idem de l'autre côté. Notez que le retour vertical de la barre que l'on voit juste au-dessus de la main de Phiphi doit être, si possible, repoussé vers l'arrière. Important lorsque l'on mettra le train arrière en contrainte.

71 Voilà, c'est bloqué.



72 On replace à présent le cache-poussière. Ça n'est pas aussi facile qu'il n'y parait car le collier de serrage est très rigide.

73 Le caoutchouc doit passer par-dessus la tôle du passage de roue.

74 On termine par la barre Panhard. La fixation haute d'abord.

75 On graisse l'axe, bien entendu.

76 On l'introduit sans peine puisqu'on a préparé le trou.

77 Un petit coup de marteau pour bien emmancher à fond...

78 Et on met la rondelle et l'écrou fendu. On ne serre pas.

79 En bas, c'est plus compliqué. Visiblement, on est trop court.

80 On a beau forcer avec un tournevis, ça ne rentre pas. C'est normal, car le train arrière est encore trop bas. Lorsque nous le mettrons en contrainte, ce sera plus facile. N'insistons pas !

[A suivre]

PRÉPARATION DES PIÈCES MOTEUR [2]

Ce mois-ci, nous terminons l'équilibrage de l'équipage mobile en faisant un gros travail sur le vilebrequin, pièce essentielle s'il en est. Nous allons aussi finir de préparer le bloc-cylindres et il y a un peu de boulot. Heureusement, nos amis de Rectification 2000 sont là pour nous donner un bon coup de main.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat**
Photos **Stéphane Guitard**

En partenariat avec APROTEC

BONNE ADRESSE

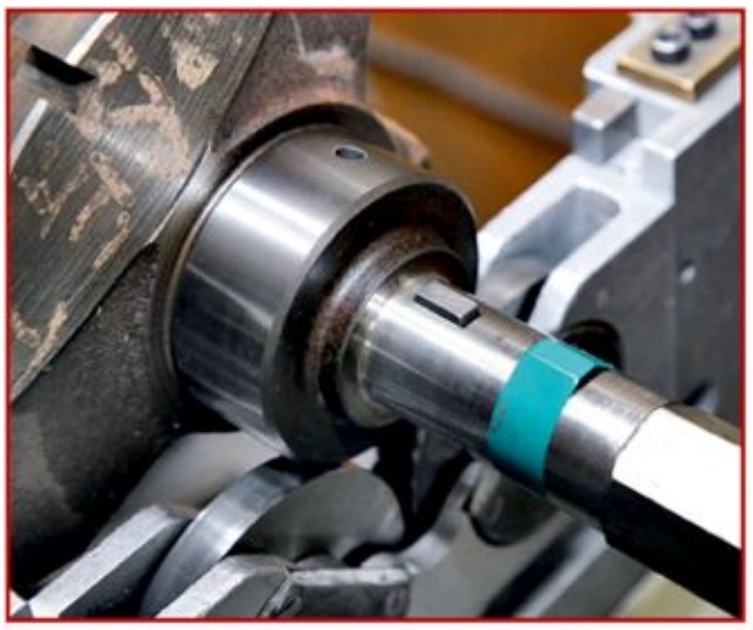
Rectification 2000,
10 rue d'Estienne d'Orves, 92250 La Garenne-Colombes.
T. 01 47 80 16 45.
www.rectif2000.com

5 Equilibrage du vilebrequin

Pièce essentielle et très lourde de l'équipage mobile, le vilebrequin doit être parfaitement équilibré (en association avec des pistons et bielles "au poids") pour éviter tout balourd dans la rotation de la mécanique. S'il tourne rond, non seulement le moteur vibrera moins et son confort d'utilisation en sera accru, mais surtout, il s'usera beaucoup moins. Chaque architecture impose des contraintes particulières pour cette opération. Notre V6 nécessite que le vilebrequin soit muni de masses reproduisant celles qu'il aura à déplacer une fois dans le moteur : les masses "rotatives" (coussinets et têtes de bielles) et les "translatives" (pistons, segments et pieds de bielles). Les valeurs à prendre en compte changent selon l'architecture du bloc, ce qui implique d'appliquer un facteur de correction sur le poids des pistons et des pieds de bielles.

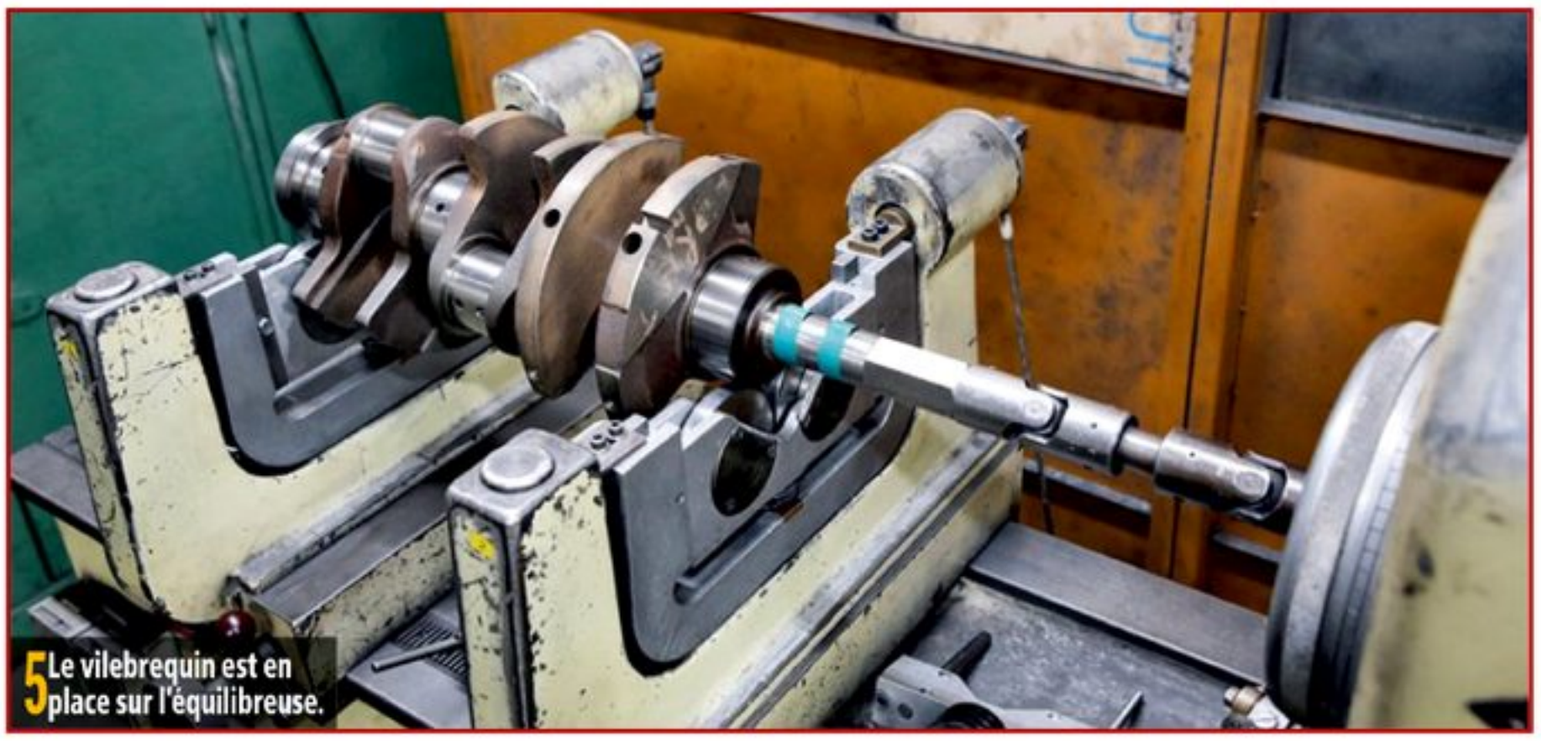
1 Une fois les calculs effectués (on vous épargnera les détails), Nono prépare une masse par maneton.

2 Chaque masse est mise au poids, au gramme près.

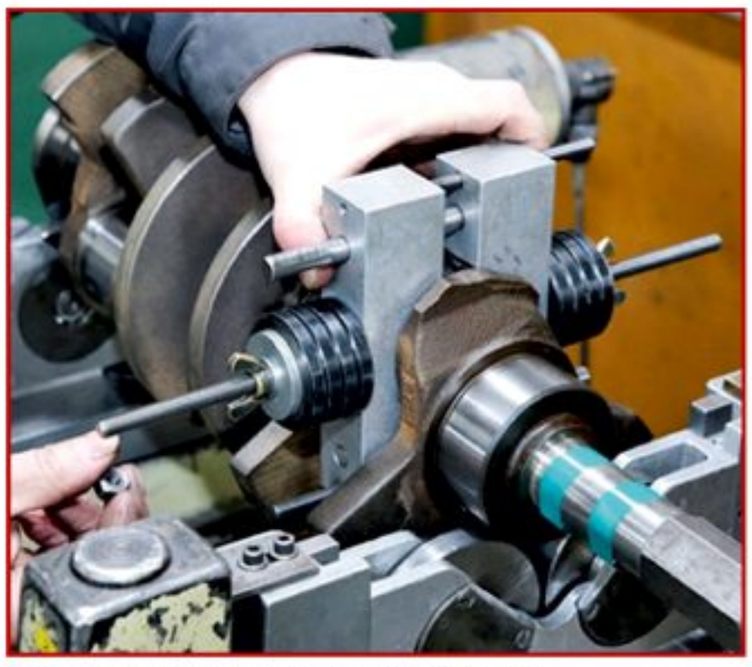


3 Sur la queue de vilebrequin, on place les clavettes demi-lune qui tiennent la poulie de distribution et celle d'entraînement de pompe à huile.

4 On les maintient avec du ruban adhésif d'électricien.



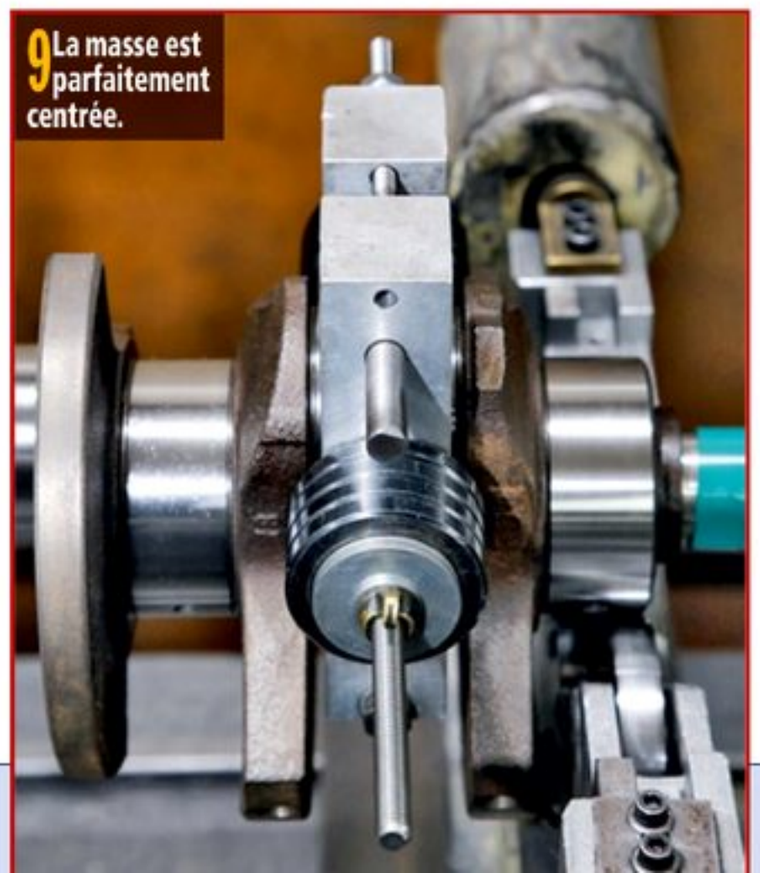
5 Le vilebrequin est en place sur l'équilibreuse.



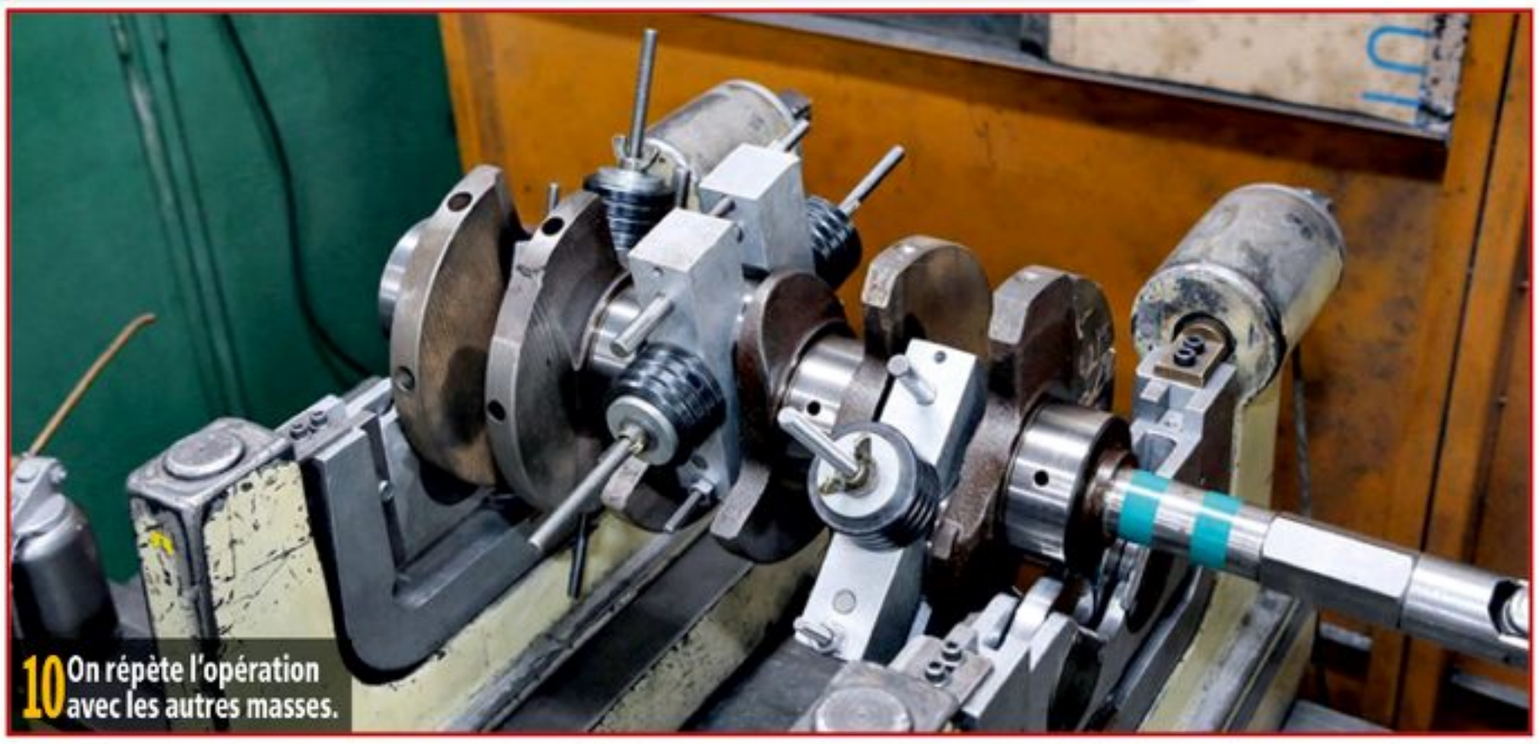
6 Nono installe les masses. Notez la position "alignée" avec le contrepoids du vilebrequin.

7 Il est essentiel que chaque masse soit parfaitement centrée sur son maneton. Avec un simple foret de diamètre adapté, Nono compare donc l'écart à droite...

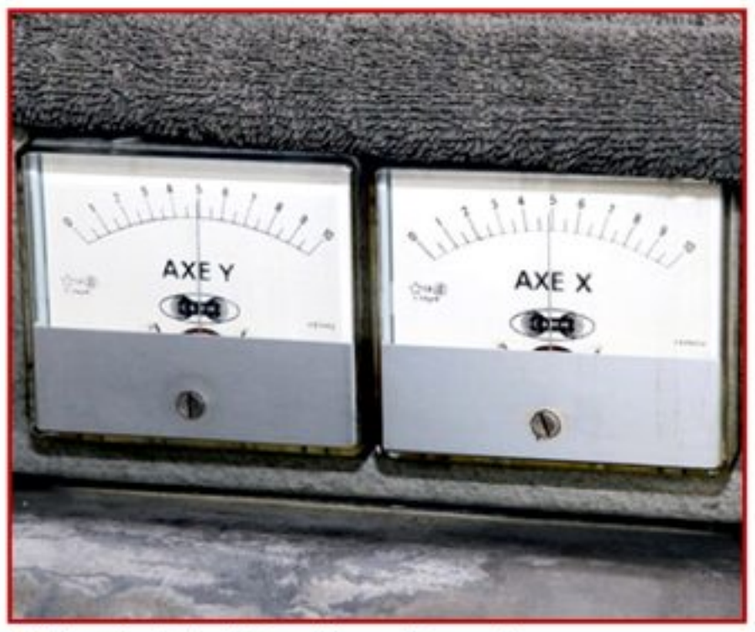
8 ... et à gauche. Avec l'habitude, il a pris le bon foret du premier coup. Trop fort ce Nono !



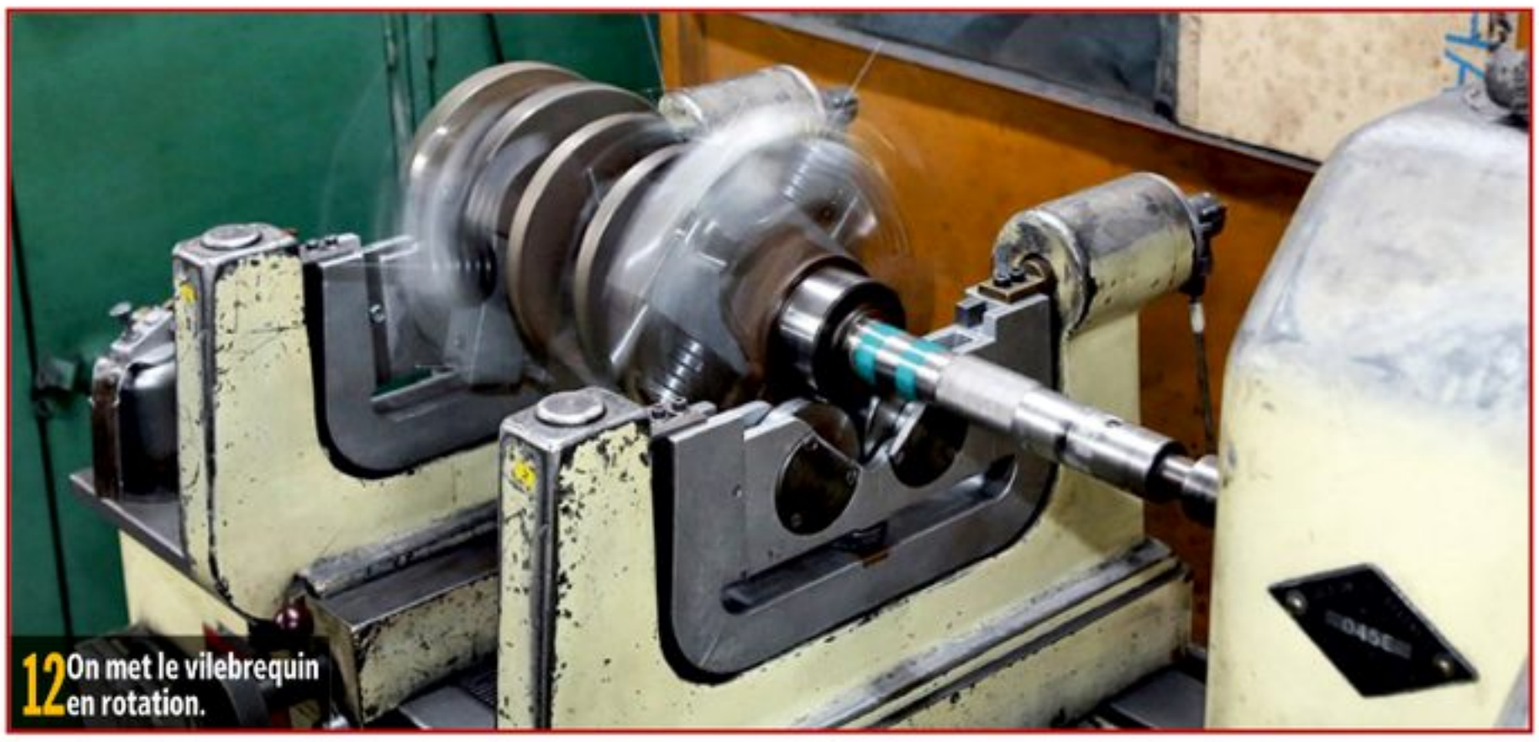
9 La masse est parfaitement centrée.



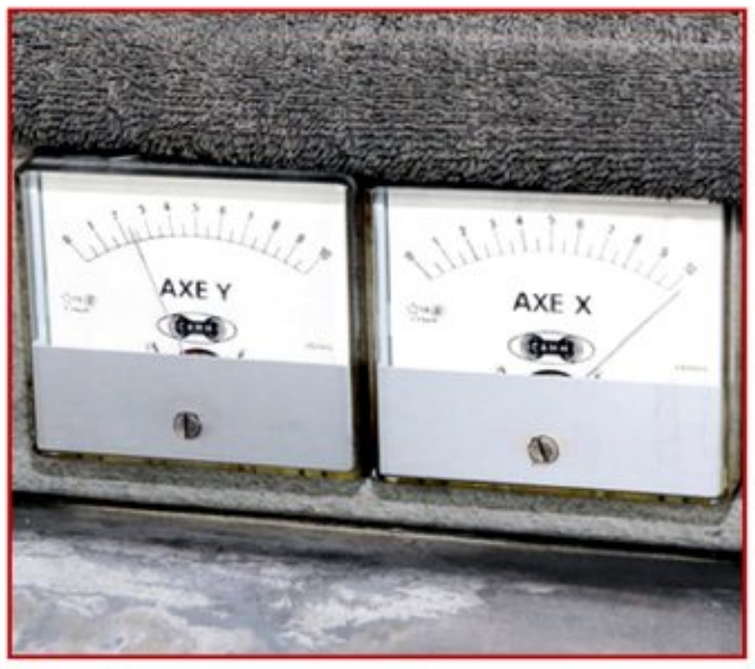
10 On répète l'opération avec les autres masses.



11 L'amplitude du déséquilibre se lira sur deux vumètres représentant chacun un axe. Ici, 5 est la valeur de départ et celle que l'on va rechercher.



12 On met le vilebrequin en rotation.



13 Une fois stoppé, on regarde les vumètres. Ah oui, quand même !

14 Sur ces deux cadrans qui concernent les deux masses d'extrémité (on ne touche pas à celle du centre), on a une idée de l'ampleur du déséquilibre, sachant que le but est que les deux traits noirs se croisent au centre de chaque cadran. Donc, il y a du boulot...

15 L'un des deux traits donnant l'angle du déséquilibre, Nono positionne le vilebrequin grâce au comparateur angulaire de la machine.

16 Après avoir repéré chaque angle sur les contrepoids, Nono place le vilebrequin sur la fraiseuse afin d'enlever de la matière là où cela est nécessaire. Si le déséquilibre avait été léger, il l'aurait fait directement à la meuleuse sur la rectifieuse.

17 On aligne le repère avec le foret de la fraiseuse.

18 Et on perce.

19 Il faut y aller étape par étape car il ne s'agit pas d'enlever trop de matière.

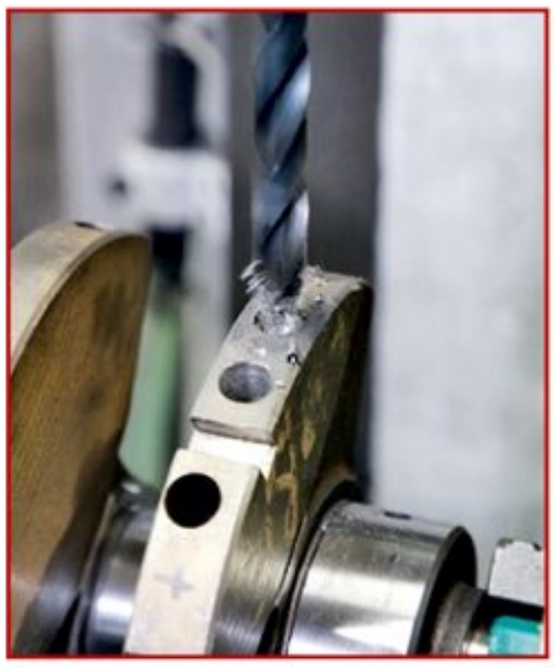
20 Un coup de soufflette pour juger du travail...

21 Même chose sur l'autre contrepoids.

22 On retourne sur l'équilibreuse.

23 C'est mieux, mais on est encore loin du but.

24 On revient sur la fraiseuse.



25 Et on retire de nouveau de la matière selon l'angle indiqué par l'équilibreuse.

26 Après plusieurs allers-retours, on finit par s'approcher du but. Nono achève les dernières opérations "à la main".

27 Ça y est ! Comme on le voit sur les vumètres et les cadrans, notre vilebrequin est parfaitement équilibré.

28 On ébavure les "trous d'équilibrage".

29 C'est propre, non ?

30 Le vilebrequin étant équilibré, on y ajoute la tôle d'entraînement du convertisseur de couple qu'il va également falloir équilibrer.

31 On le met en rotation.

32 Et on enlève un peu de masse là où l'équilibreuse l'indique.

33 On vérifie, c'est parfait !

34 Un petit coup d'ébavurage.

35 A l'aide d'une bande de toile émeri très fine, Nono "gomme" les marques sur les tourillons du vilebrequin.

6 Tringlage du vilebrequin

1 Le vilebrequin du V6 PRV étant en "circulation d'huile directe", on s'évite la fastidieuse opération de débouchonnage et le tringlage des conduits devient, du coup, beaucoup plus simple. Sur la table de nettoyage, on commence par bien frotter notre vilebrequin.

2 Puis, avec des petits goupillons, on cure les orifices de circulation d'huile.

3 On va bien au fond car aucune impureté ne doit rester dans les conduits.

4 On passe en revue tous les conduits.

5 On en termine en nettoyant le vilebrequin le plus soigneusement possible.

7 Préparation du bloc-cylindres

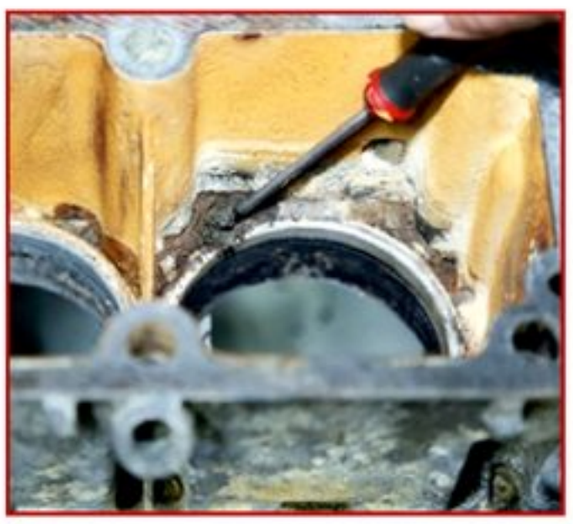
1 Avant de s'attaquer à l'intérieur, on commence par tringler tous les conduits que nous avions ouverts il y a peu (*Gazoline* 285).

2 Comme pour ceux du vilebrequin, il est essentiel de bien les nettoyer chacun leur tour.

3 Beaucoup sont traversants, ce qui facilite le travail.

4 En revanche, pour d'autres, c'est plus délicat.

5 On effectue bien tout le tour du bloc histoire de ne pas en oublier un !



6 On l'a vu dans les épisodes précédents, l'intérieur du bloc-cylindres est pas mal oxydé et les cavités autour des cylindres sont pour la plupart remplies de concrétions dues aux résidus de liquide de refroidissement. C'est un défaut connu de ce moteur.

9 Avant de faire dans l'orfèvrerie, on dégrossit à la brosse rotative.

7 Comme on le voit, tous les cylindres ne sont pas touchés de la même manière.

8 On commence par enlever ce que l'on peut avec des goupillons ou, le plus souvent, un tournevis plat et fin.

10 On passe d'abord sur les parois.

11 On constate que c'est assez efficace.

12 On continue avec les sièges des chemises, mais on évite la partie d'appui de la chemise car on pourrait endommager la petite feuillure qui s'y trouve.

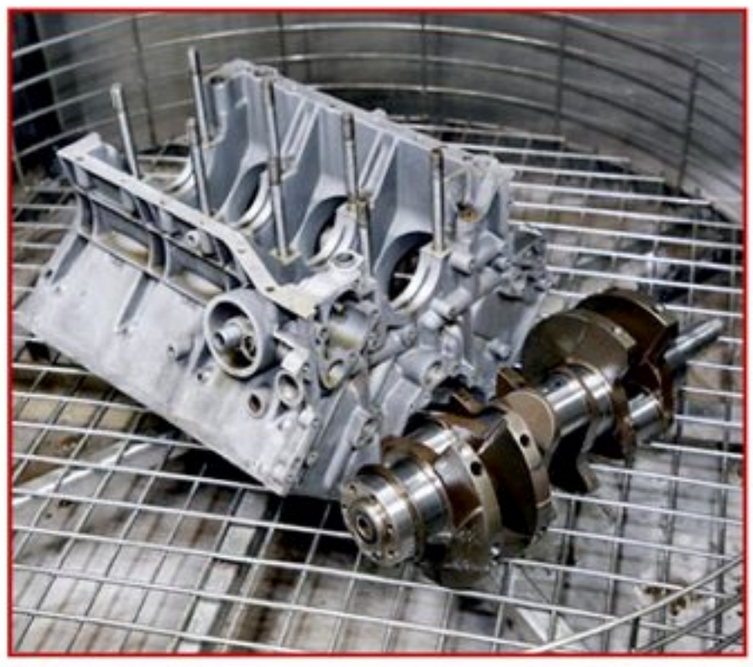
13 Pour ce rebord, on peut utiliser une brosse plus petite, moins agressive.

14 Pour la feuillure elle-même, l'idéal est de gratter délicatement avec un petit tournevis plat.

15 On nettoie bien le fond de la feuillure afin que la surface d'appui de la chemise soit parfaite.

16 Concernant l'extérieur, on peut d'abord se servir d'une brosse de taille moyenne.

17 Pour les parties moins accessibles, on passera à une brosse plus petite.



18 Lorsque le bloc est entièrement nettoyé et brossé, on le met dans la lessiveuse où il retrouve le vilebrequin.

19 Une fois lavé, Martin met un coup de soufflette afin de bien le sécher.

20 N'est-il pas magnifique ?

21 Les sièges de chemises sont impeccables.

22 Notre bloc-cylindre est prêt à repartir pour quelques centaines de milliers de kilomètres.

Sans doute certains seront-ils tentés de sabler le bloc plutôt que de jouer de la brosse durant des heures. C'est légitime, mais à éviter si vous n'êtes pas sûrs de ce que vous faites. En effet, le sable risque de s'immiscer dans des conduits encore sales et il va y rester collé. Et si vous n'arrivez pas à le déloger au nettoyage final, dès la mise en route du moteur, il va se répandre partout et tout poncer. Résultat : votre moteur sera mort ! Donc, clairement, on vous le déconseille.

8 Vérification du jeu latéral de vilebrequin

OÙ TROUVER LES CALES DE LATÉRAL ?

En fonction du jeu latéral mesuré sur votre bloc, sachez qu'il existe six épaisseurs de cales : 2,30, 2,35, 2,40, 2,45, 2,50 et 2,55 mm. Pas sûr que toutes soient disponibles, mais la plage de tolérance assez large (de 0,07 à 0,27 mm, soit une amplitude de 0,2 mm) permet de trouver à coup sûr l'épaisseur de cale adaptée.

MÉCAPARTS, 51 avenue Pierre Bérégovoy, 18000 Bourges. T. 02 48 50 70 01. www.mecaparts.com

DELOREAN EUROPE, www.delorean.eu

1 Le contrôle du jeu latéral est essentiel. On peut l'effectuer au démontage ou, comme ici, au moment de préparer les pièces. De chaque côté, il y a un couple de deux cales différentes.

2 On commence par vérifier l'usure des cales de latéral à l'aide d'un palmer. On prend la cote au centre...

3 ... puis sur chaque extrémité : 2,35 mm ! Nos cales ne sont pas usées.

4 On positionne la première cale sur le palier.

5 On la met bien en place.

6 Même chose de l'autre côté du palier.

7 On applique une petite goutte d'huile sur le coussinet du palier.

8 On met le palier en place directement sur le vilebrequin. Le fait que nous ayons contrôlé toutes les cotes des paliers (*Gazoline* 285) et rectifié le vilebrequin en conséquence (*Gazoline* 286) nous dispense de devoir le remonter sur le bloc, tout comme cela nous évitera des contrôles de jeux avec les bielles et les paliers.

9 En repoussant le palier vers le centre du vilebrequin, on mesure le jeu avec une cale. Le constructeur en préconise un compris entre 0,07 et 0,27 mm. La cale de 0,10 passe gras, celle de 0,15 ne rentre pas. C'est donc parfait.

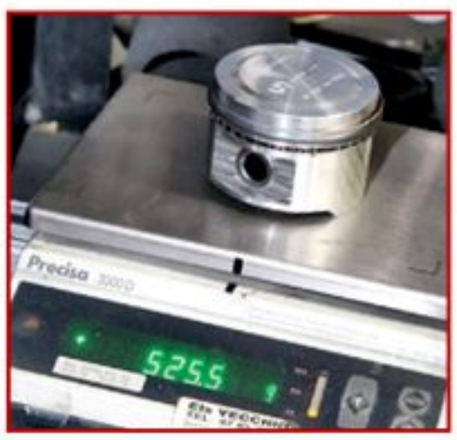
9 Contrôle du poids des pistons

OÙ TROUVER LES ENSEMBLES CHEMISES-PISTONS ?

APROTEC, 19 avenue Victor Hugo, 38800 Le Pont-de-Claix, T. 04 76 00 94 24. www.aprotec.fr

1 Les pistons faisant partie de l'équipage mobile, il faut veiller à ce que leur poids soit constant. Pour cela, on les pèse avec leur axe et segments avant de les "mettre au poids", si nécessaire, en se basant alors sur le plus léger.

2 On pèse donc chaque piston. Au-dessous de 2 ou 3 g, on considère qu'ils sont "identiques". Ici, Aprotec a réussi l'exploit de nous fournir quatre pistons dont l'amplitude de poids n'excède pas... 0,7 g. Sacrée performance qui n'appelle du coup aucune intervention de notre part.



[A suivre]

MOTEUR : IL NE SERRE PLUS ET A DU COUPLE

La carrosserie de la Traction "Sept" est achevée. L'équipe de PAT2D se consacre désormais à la restauration du moteur, de la boîte et de l'ensemble des organes périphériques du compartiment avant. Le chantier est bien avancé, mais il y a encore du boulot…

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Patrick Menet**

LES ADRESSES

PAT2D, impasse Thomas Edison, ZA La Fauchetière 2
26250 Livron-sur-Drôme, T. 04 75 83 36 28, www.pat2d.com
Régis Degremont, T. 07 70 65 87 52,
regis.degremont@orange.fr

Après être passée en cabine, la Traction 7C a peu à peu été équipée d'une partie des sous-ensembles mécaniques préalablement restaurés. Les liaisons au sol, la crémaillère de direction, les freins et les éléments de transmission ont ainsi été remontés afin de pouvoir poser l'auto sur ses roues et la déplacer aisément dans l'atelier.

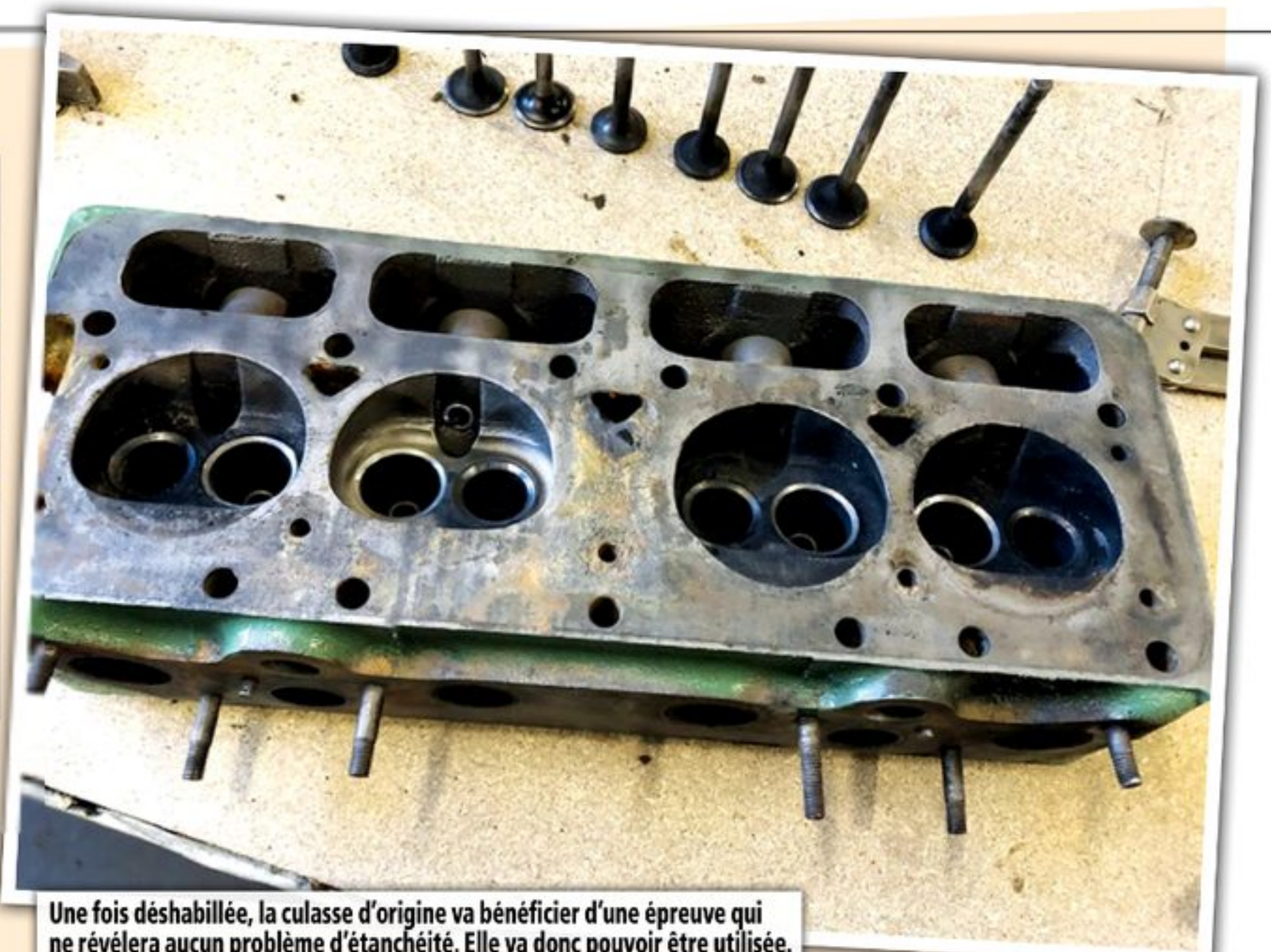
L'équipe dirigée par Yves Munier qui, depuis 2018, a succédé à Patrick Menet à la tête de PAT2D réalise quasiment toutes les opérations de restauration en interne. C'est pourquoi le moteur et la boîte y ont été reconditionnés avec le concours de quelques sous-traitants, par exemple pour l'usinage des pièces moteur ou la fourniture de composants difficiles à dénicher. En effet, les Traction d'avant-guerre, à plus forte raison les "Sept", sont munies de quelques éléments spécifiques qu'il est nécessaire de conserver ou de retrouver si l'on souhaite que sa restauration soit la plus authentique possible.

Cette saga illustre tout l'intérêt que représente une rénovation en profondeur : passer de la carrosserie à la mécanique, de la mécanique à l'électricité, de l'électricité à la sellerie et ainsi de suite afin de remettre l'ensemble à neuf et de donner une nouvelle vie à l'objet. S'agissant de sellerie, chez PAT2D, on refait absolument tout en interne, ce qui nous donnera, dans le prochain épisode, une très belle occasion de présenter cette activité peu souvent mise en avant. En attendant, place au moteur ! ■

Brandon, le mécano de PAT2D, est en train de bloquer les vis du mécanisme d'embrayage au couple. Le remontage du moteur de la Traction 7 est terminé.

TROUVER UN BLOC

Fendu, le bloc-moteur d'origine avait été brasé par le passé, mais il fuyait encore. Avant d'envisager une nouvelle réparation, l'équipe de PAT2D a estimé qu'il serait mieux de dégoter un autre bloc. Problème : les moteurs de Traction de 1937 sont devenus très difficiles à trouver. C'est Régis Degremont, spécialiste de la pièce d'occasion d'origine reconditionnée pour Traction, qui est parvenu à dénicher le Graal, à savoir un bloc de la même année, totalement conforme. La restauration de la mécanique va donc se faire depuis cette autre base.



Une fois déshabillée, la culasse d'origine va bénéficier d'une épreuve qui ne révélera aucun problème d'étanchéité. Elle va donc pouvoir être utilisée.

La rampe de culbuteurs et les soupapes sont autopsiées. Elles seront remplacées par des neuves. Les culbuteurs et les piédestaux seront bien évidemment décapés et les touches des culbus "pierrées".

Les coupelles vont être réemployées, mais des ressorts neufs seront montés.

Après épreuve, la culasse a été microbillée, les pastilles de sablage changées, puis les guides remplacés. Elle a été surfacée et les nouvelles soupapes ont été rodées. La peinture orangée est du Festinol, l'autre du vert moteur.

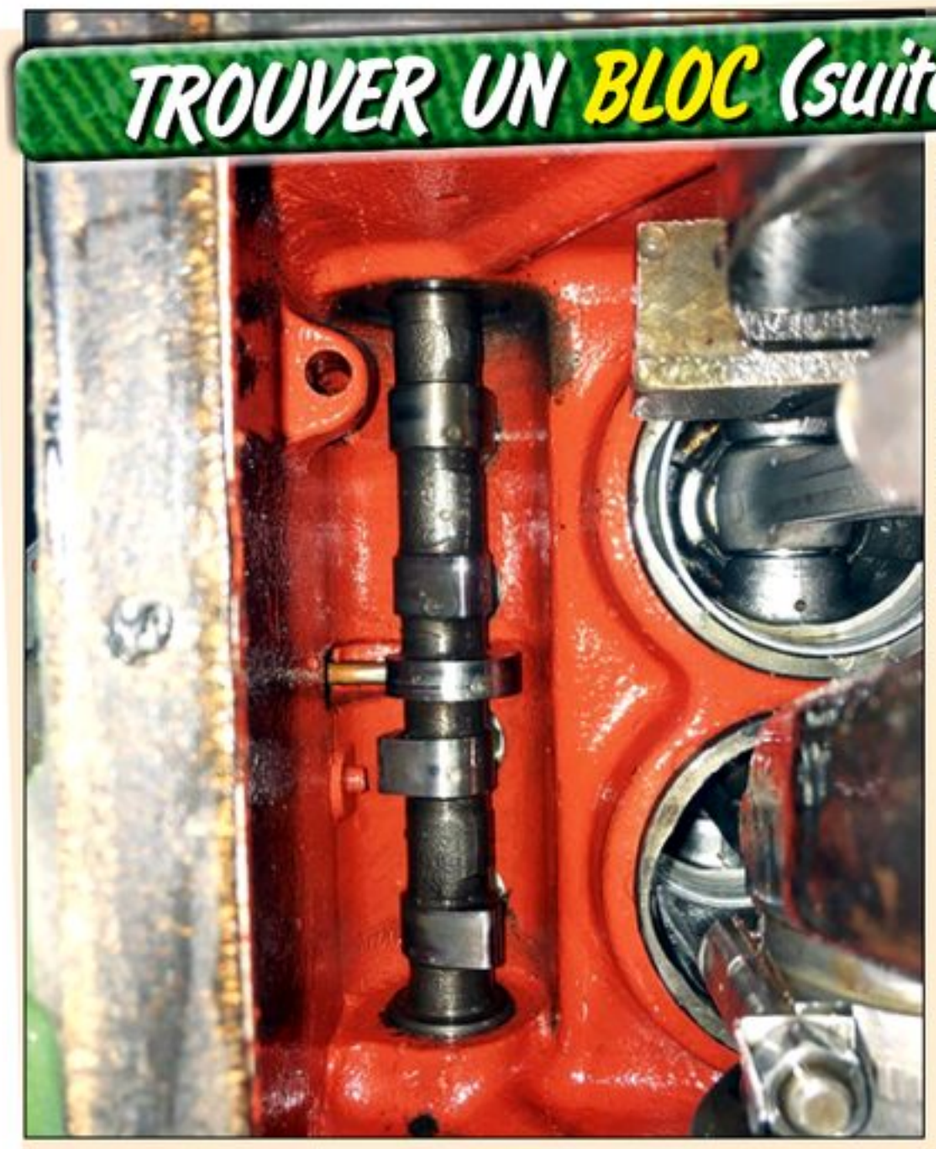
Tous les goujons ont été remplacés par des vis de culasses neuves. Cette opération est judicieuse si l'on entreprend une bonne réfection moteur.

Après une métrologie complète, les tourillons et manetons du vilebrequin ont été rectifiés. Pour les bielles, l'équipe de PAT2D a fait le choix de remplacer les demi-coquilles régulées par des coussinets minces, ce qui a nécessité une rectification supplémentaire pour aboutir à la cote correspondante. Chez PAT2D, cette opération est réalisée sur la plupart des Traction, excepté les premiers modèles (1934 et 1935) non compatibles et, par parti pris, les véhicules d'exception comme les cabriolets. Lors du montage du vilebrequin dans le bloc, le contrôle des jeux de fonctionnement est fait par Plastigage.

Le montage des chemises neuves donne lieu à un contrôle du dépassement. Evidemment, les pistons et segments sont neufs. Ensuite, le joint est mis en place avant de reposer la culasse.

Le microbillage a permis de décaper le bloc, notamment les chambres d'eau qui sont toujours entartrées. Après contrôle de la planéité, les portées de chemises ont été nettoyées, puis l'ensemble a été peint. Comme vous pouvez le voir, le Festinol (peinture orange) ne doit pas être appliqué dans les parties au contact du liquide de refroidissement.

TROUVER UN BLOC (suite)



Après avoir bénéficié d'une métrologie complète, l'arbre à cames, qui ne comportait pas de signe particulier d'usure, a été remonté dans le bloc.

Le volant moteur présentait une usure trop prononcée pour être réutilisé, « nous avons donc préféré en choisir un alourdi de moteur Perfo pour permettre le montage d'un kit d'embrayage à diaphragme », explique Yves Munier.

La portée est reprise au tour afin de supprimer les sillons, puis le volant moteur est repositionné en bout de vilebrequin. Le montage du moteur en lui-même est désormais terminé.

Avant d'être réinstallée dans l'auto, la mécanique tourne une vingtaine d'heures au banc. Cela permet de commencer le rodage, tout en vérifiant les constantes (pression d'huile, refroidissement, étanchéité, etc.).

REFAIRE LA BOÎTE

Entièrement démontée, mise en pièces et autopsiée, la boîte de vitesses a été révisée. Opérations réalisées : le remplacement des éléments d'usure que sont les roulements, les bagues de synchros et les joints.

Les jeux de fonctionnement, et notamment l'entredent, au niveau de la couronne de pont, ont été repris.

Une deuxième boîte a été restaurée en parallèle, mais celle-ci a bénéficié d'un polissage des carters.

L'embrayage (à gauche dans son état originel) a été remplacé par une version à diaphragme beaucoup plus souple et permettant une meilleure longévité.

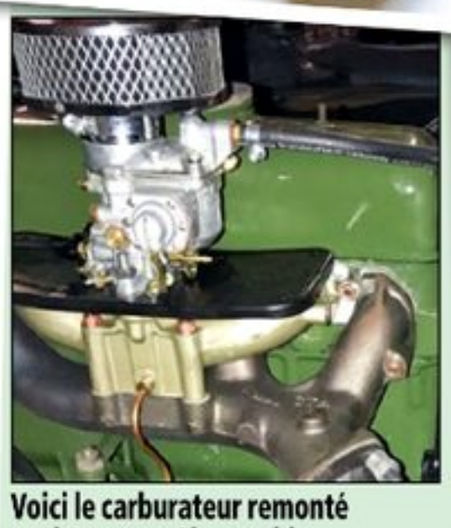
RÉVISION DES PÉRIPHÉRIQUES

Après démontage, nettoyage et sablage de ses composants, la pompe à eau a été restaurée. Bague fritée, roulements et joints ont été remplacés par des neufs alors que la portée de la turbine a été rectifiée pour assurer une parfaite étanchéité.

Mis en peinture, l'ensemble a ensuite été remonté sur le moteur.

Le démarreur a été restauré avec contrôle et remplacement ou réfection successifs des bobinages de stator, du rotor, du lanceur et des ressorts, puis remonté avec des bagues et charbons neufs.

Le carburateur a été mis en pièces, puis nettoyé dans le bac à ultrasons. Plusieurs carbus ont d'ailleurs été démontés afin de sélectionner les pièces les plus convenables. Pointeau, gicleurs, flotteur et joints sont neufs et les plans de joints ont été surfacés avant remontage de l'ensemble. Pour finir, les plans de joints de la tubulure ont également été surfacés.



Voici le carburateur remonté sur le moteur. L'ensemble est plus beau que neuf.

Une fois rodé, le moteur retrouve la place qui est la sienne : sous le capot de la Traction.

LIRE AUSSI

- **Episode 1 :** La resto est dans la boîte ! [*Gazoline* 273].
- **Episode 2 :** Un mois de tôles [*Gazoline* 275].
- **Episode 3 :** Une petite prune pour la route [*Gazoline* 281].

[A suivre]

LE NOËL DE GAZ

Dans le premier épisode, je vous avais expliqué l'objectif que je m'étais fixé : restaurer moi-même, avec l'aide de mon père, une Peugeot 204 semblable à celle de ma mamie pour pouvoir en prendre le volant le jour où j'aurais enfin l'âge (petit rappel, je n'ai que douze ans !). Dans ce second épisode, je vous fais le topo des travaux réalisés durant les vacances de Noël.

Texte **Lise Delaporte** - Photo **Cédric et Anastasia Delaporte**

Il faut tout trier : les elfes du père Noël (en l'occurrence ma mère, ma grand-mère et notre voisine) se mettent au travail.

Le père Noël est passé. Mauvaise nouvelle, ce n'est pas une console de jeux...

Enfin, on se remet un peu sur ma future voiture car on va arriver aux vacances de Noël. Cette année, nous aurions dû partir quelques jours, mais à cause du virus, nous restons à la maison... Mais qui dit maison dit aussi jours de libre pour m'occuper (enfin, nous occuper) de la 204 !

La nuit tombe vite en décembre, et le soir, quand mon père rentre du travail, j'attends de savoir s'il a des nouvelles pour moi. Je veux dire, des nouvelles pièces ! Et j'espère qu'il m'a préparé un programme pour les vacances car la technologie, les sciences naturelles et l'allemand, j'échange ça sans problème contre quelques heures de mécanique en duo. Le 18 décembre, au moment de me souhaiter bonne nuit, il me glisse à l'oreille : « J'ai des cadeaux pour toi. » Pour moi seule ? La console dont je rêve ? C'est top ! En fait non, c'est encore mieux que ça ! Julien, de Resto'billage, nous a fait un nettoyage complet des pièces mécaniques du moteur de la 204. Tout est revenu gris comme un moteur neuf. Ça sent le remontage de la mécanique pour Noël, et ça tombe bien car mon père a quelques jours de repos en cette fin d'année. Je pense que l'on va reconstruire ce Lego géant ! Bientôt, l'école sera terminée pour 2020 et on pourra enfin débuter.

Arrivent les vacances tant attendues. Mais il fait bien froid dehors et dans le garage aussi. Alors, papa me ramène de quoi commencer à la maison : d'abord le démarreur et la dynamo (le même truc que sur le vélo de mamie, qui fait de la lumière quand on va à fond !). « On fait quoi ? » Il me répond : « On va s'occuper des accessoires du moteur. Aujourd'hui, tu démontes entièrement le démarreur et l'alternateur pour un nettoyage complet et le remplacement des charbons. » Démonter, je sais faire ! « Papa ? Euh, je peux démonter le démarreur sur la table du salon ? » « Bah oui ! Evidemment... » Il répond tout le temps oui avec moi (sauf pour la console !). Me voilà partie m'occuper de ce truc hyperlourd... Et ça n'est pas facile, les vis sont tellement serrées qu'il faut sortir les muscles, mais je réussis quand même à les enlever et à séparer le solénoïde et le bobinage du démarreur. Mon père en profite pour m'apprendre les mots techniques et m'expliquer le fonctionnement de ces éléments. J'essaie de comprendre comment ça marche. Sur la Passat ou la 205 de papa, pour moi, le démarreur, c'était la clé. Mais en réalité, c'est plus compliqué que ça. En fait, c'est bien la clé qui sert à démarrer, mais en la tournant, on met les fils en contact et le courant arrive pour exciter le solénoïde qui pousse la roue crantée et fait tourner le moteur... « C'est pourtant simple », me déclare-t-il. Mais sur le moment, je n'ai pas tout compris. Heureusement, après quelques dessins sur mon carton de travail, c'est plus clair.

Ça y est, il est en pièces et moi j'ai les mains noires... Pas grave, j'adore quand c'est pour la bonne cause ! Au tour de l'alternateur d'être démonté. Si j'ai bien saisi, c'est exactement la même chose que le démarreur, mais à l'inverse : le démarreur est électrifié pour qu'il tourne et l'alternateur, on le fait tourner pour qu'il fasse de l'électricité. Ça a été dur de le mettre en pièces car quatre fils reliaient les deux éléments qui le composent. Ensuite, mon

Pour commencer mon atelier démontage, je m'attaque au démarreur.

Voilà donc comment c'est fait !

A l'alternateur maintenant. De ce côté, on dirait un appareil pour fabriquer le steak haché !

Par contre, les fils empêchent de séparer les morceaux...

L'ouvrir n'a pas l'air compliqué.

LISE!

Finalement, ce n'était pas si dur que ça.

Le carburateur est vraiment sale.

Et dedans, ça ne semble pas beaucoup mieux.

Ça n'est même vraiment pas terrible du tout ! Pouark !

Ça, c'est le papillon. Il n'a pas l'air en mauvais état.

Aïe ! L'escargot est cassé, ce qui risque d'être un problème.

On met les morceaux du carburateur dans la "trempette"...

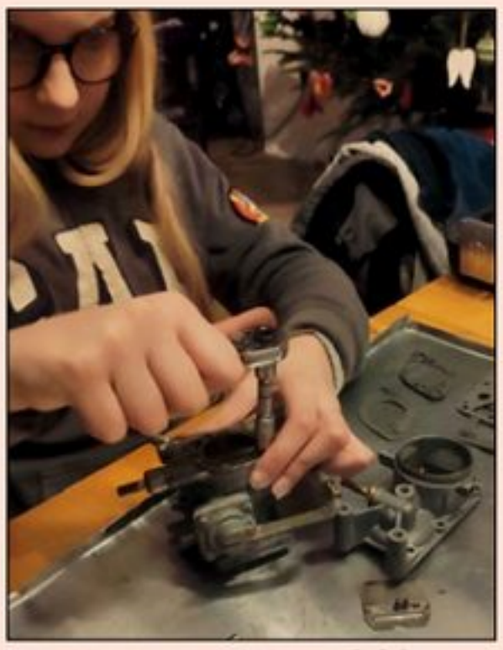
Waouh ! Même sans frotter, ça semble assez efficace.

Et voilà le résultat une fois rincé !

Le corps du carburateur est de nouveau tout beau.

Les pièces initialement noires du démarreur et de l'alternateur sont sablées et repeintes... en noir !

Le remontage est plus sympathique car les pièces sont propres, mais nettement plus compliqué que le démontage.



Heureusement, mon père avait fait des photos et ça m'a bien aidée.

Encore un dernier effort...

... et voilà : le carburateur est remonté. Il reste quand même le problème de l'escargot à régler.

Il s'agit de ne rien oublier au montage et d'être soigneuse.

L'autre charbon se trouve sur le corps du démarreur.

J'applique une bonne couche de graisse au cuivre (qui résiste à la chaleur) avant de remonter.

Et je referme le tout.

Pour emmancher le roulement, j'ai dû demander de l'aide à mon père.

Allez, j'emmanche la grosse bobine.

Je ne pense pas que tout ça, une fois remonté, donne une console, mais tant pis...

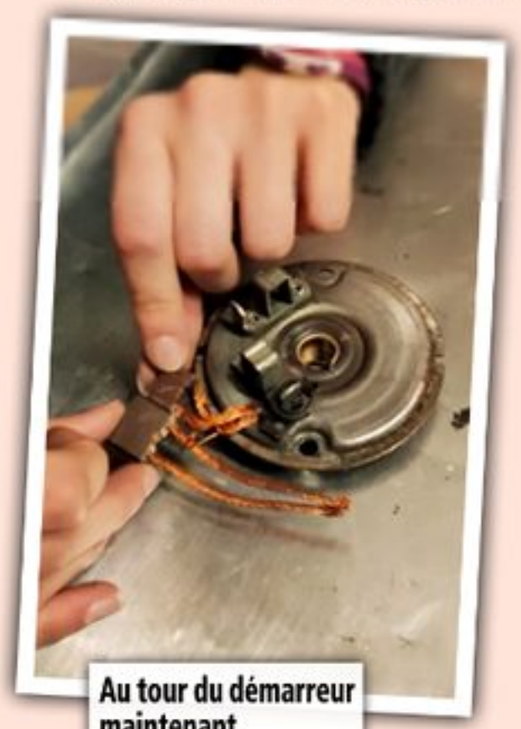
Klaxon a décidé de venir prendre son goûter sur ma table de travail. Quelle bonne idée !

père me ramène le carburateur à démonter entièrement. C'est mon truc ça, le démontage ! Tout est en morceaux ! Heureusement que Papa a pris des photos car je ne pourrais pas le remonter aussi facilement, il y a trop de vis... « Et maintenant, papa, on fait quoi ? » « Tes devoirs ! » Oh non... J'aurais tellement aimé y échapper.

Une semaine plus tard. C'est Noël. J'ai eu des BD, des livres, une voiture Lego et surtout, toute la famille a participé à une tente de toit pour notre Kombi. A nous les voyages et le camping ! Trop hâte ! Enfin, quand on pourra sortir... Mon père m'a également offert un petit sac (aucune chance que ce soit une console...). A l'intérieur, il y a deux sachets avec des carrés munis de fils au bout et une pochette remplie de papiers coupés en tout genre... Ah, mais j'ai déjà démonté ces pièces ! C'était les nouveaux balais ou charbons pour le démarreur et l'alternateur et les joints pour le carburateur. Bon, pas de console, mais ce petit cadeau m'a fait trop plaisir car il va nous permettre de continuer à reconstruire la même voiture que ma mamie.

Le lendemain, Julien nous dépose les pièces grises et noires qu'on a démontées précédemment. Et c'est parti, on remonte. Quelques heures et un bricolage au chalumeau (trop cool !) plus tard, le démarreur, l'alternateur et le carburateur sont remis en place. Les pièces sont très belles, je suis contente. Mais nous avons un souci car il nous en manque une : c'est l'escargot du carburateur qui est cassé... A priori, pas moyen d'en trouver un. Mais papa n'a pas l'air inquiet. Il m'a dit qu'on allait le fabriquer. Euh, en pâte à modeler ? En Lego ? En fait, non : à l'aide d'une imprimante 3D ! Alors ça, c'est la classe, surtout quand mon père me lance : « Je l'ai ! » en me montrant une clé USB. Des fois, il est un peu fou et je ne le comprends pas. Nous allons donc chez une amie qui possède une imprimante 3D et lorsque la clé USB est dans l'ordi, ma pièce apparaît à l'écran. Il n'y a plus qu'à modifier deux ou trois réglages et c'est parti pour huit heures d'impression. Le résultat est absolument génial ! J'ai mon escargot, et fait maison !

Et ensuite ? Il reste encore une semaine. Papa me confie qu'il n'a toujours pas reçu certaines pièces, mais on va aller se promener au Mans pour me faire plaisir. Le 31 décembre, nous sommes allés chez BEEN Radiateurs, une entreprise qui refait entièrement



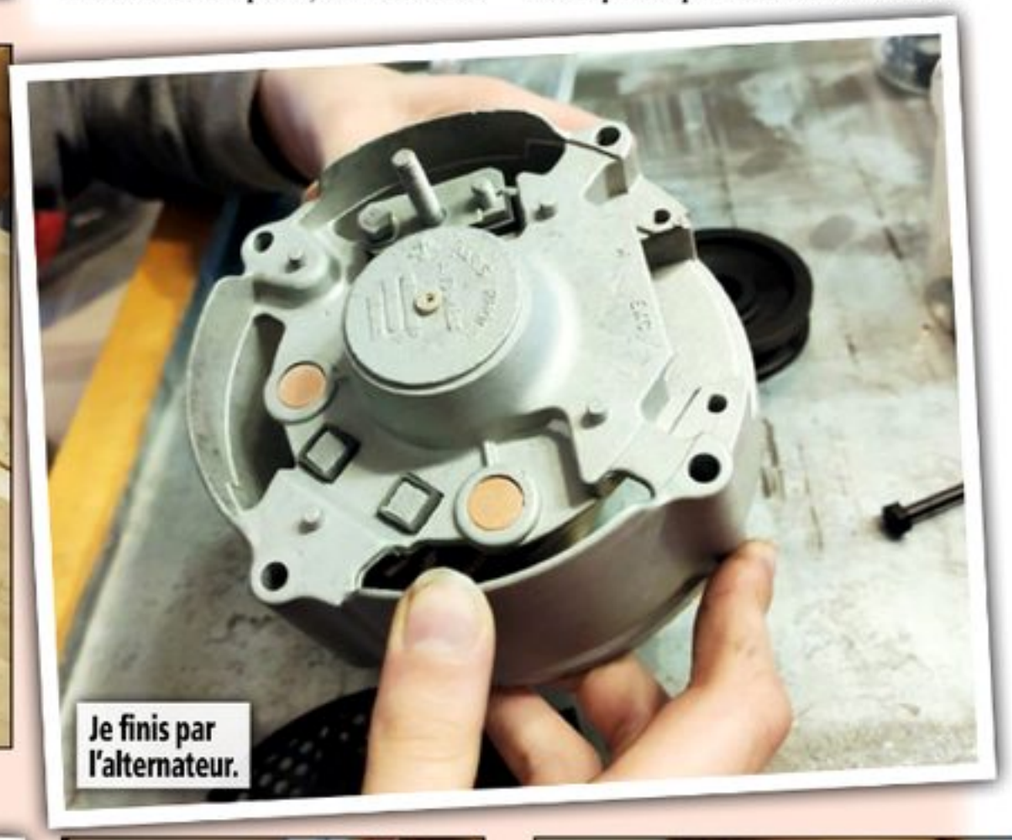
Au tour du démarreur maintenant.

Il faut souder les charbon neufs. Cool, mon père me laisse le faire !

Je contrôle à présent la continuité électrique entre le charbon et l'alimentation. En clair, je vérifie que j'ai bien travaillé !

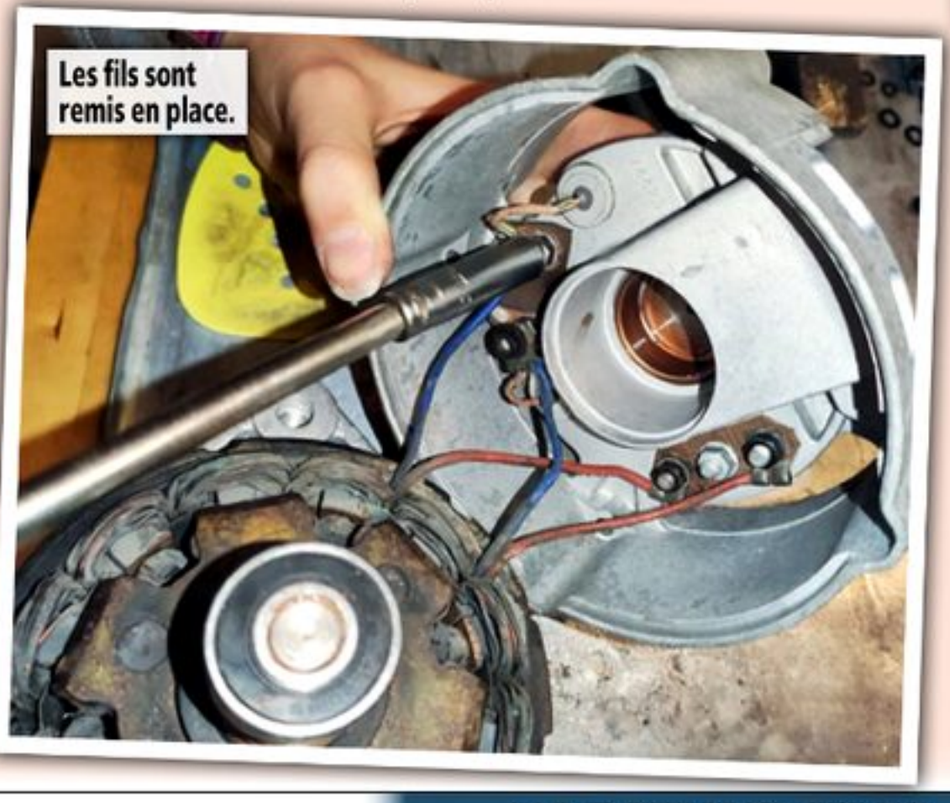
Et voilà le travail !

Bon, d'accord, j'ai un peu sali la table du salon...



Je finis par l'alternateur.

Puis le rotor extérieur.



Les fils sont remis en place.

Je referme tout sans rien coincer.

Je l'ai eu !

les radiateurs des voitures avec des chalumeaux et de l'étain. Comme pour mes soudures de charbons. Le monsieur a pris le temps de m'expliquer comment fonctionne un radiateur et ce qu'il va faire sur celui de la 204. Je m'en souviendrai. On doit le récupérer courant janvier. J'en garde un très bon souvenir. Je ne suis pas près d'oublier tout ça.

Nous poursuivons notre balade chez Flat Out, chez qui papa a déposé la culasse (le haut du moteur) de la 204. Il y a plein de machines avec des dizaines de boutons partout. Gabriel et Nicolas m'attendent car papa leur a demandé de me laisser une petite opération à effectuer. Ils m'expliquent le rôle d'une culasse dans le moteur et comment fonctionne la soupape (le nom de mon chat !). Et ils me disent : « Lise, on t'a laissé une soupape à rectifier et à installer dans ta culasse. » Je suis très heureuse de pouvoir participer à cette étape de la restauration. Me voilà donc sur les machines-outils, à gratter les portées des soupapes. C'est super simple ! Gabriel remonte la soupape correctement dans la culasse avec les ressorts et ce qu'il faut pour tenir l'extrémité. La culasse est comme neuve. Incroyable ! Surtout quand je me remémore son état avant que mon père ne leur apporte.

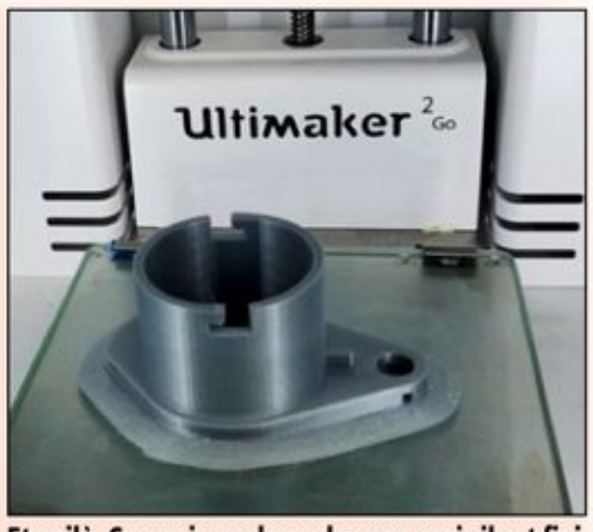
La virée se termine chez Julien, de Resto'billage. Il a plein de pièces de moteur qu'il a fini de nettoyer. J'en profite pour lui demander comment il fait pour réussir à tout rendre si impeccable. Julien, il est à fond, c'est le Mr Propre des pièces dégoûtantes ! Il me précise qu'il existe différentes techniques de sablage et aérogommage, plusieurs "abrasifs" possibles, du sable, du verre, de la coquille de noix, etc. Il m'explique aussi le fonctionnement de la machine. Et derrière sa cabine de sablage, il y a le four ! C'est là où il a peint toutes mes pièces. Il me parle également de sa technique d'époxy en poudre et me montre le rendu sur le châssis d'un client. Il me détaille la façon dont il travaille sur la peinture… et il a voulu me peindre la tête pour me faire cuire dans le four ! Papa, au secours !

Sur la route du retour, mon père m'annonce que les travaux sur la 204 s'arrêtent là pour ces vacances car il a son inventaire à faire au garage. Mais ça va, on a bien avancé. Et la 204 va avoir un moteur neuf… Pour la suite, rendez-vous après les vacances de février. ■

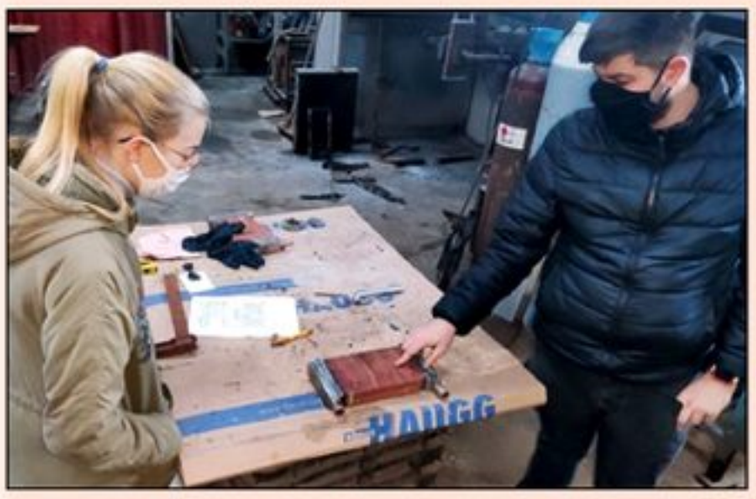
LIRE AUSSI

• **Gazoline 285 :**
Les vacances de Gazolise !

Sur l'imprimante 3D, le nouvel escargot du carburateur est en train de se matérialiser.



Et voilà. Ça a pris quelques heures, mais il est fini.


Le responsable de BEEN Radiateurs m'explique comment fonctionne un radiateur (ici avec un modèle pour le chauffage).

Chez Flat Out, Gabriel et Nicolas me décrivent le fonctionnement d'une soupape.

Cool, c'est moi qui rectifie la portée de "mes" soupapes.

Voilà la culasse une fois passée entre leurs mains. Elle est chouette, non ?

Julien, de Resto'billage, me montre comment fonctionne une sableuse.

Et sur ce châssis, je découvre le rendu de l'époxy.

Mais là, il veut me peindre la tête et me faire cuire au four. « Papaaaa, au s'cours ! »

Je me suis bien amusée, mais c'est bientôt le retour en classe. Du coup, il faut que je me mette à mes devoirs. Vivement les prochaines vacances !

[A suivre]

LA BOUTIQUE GAZOLINE

Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

HORS-SÉRIES · LIVRES · IDÉES CADEAUX

MARS 2021

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

LE HORS-SÉRIE 9,90€ SEULEMENT

NOUVELLE COLLECTION VOTRE AUTO GAZOLINE

LA MINI ET LA RENAULT 5 À L'HONNEUR !

2 guides complets pour connaître l'histoire et l'évolution de la Mini et de la Renault 5. Vous y trouverez l'histoire et la genèse de ces 2 modèles. Toutes leurs versions et leurs évolutions. Les teintes, selleries et prix par année. La Mini et la Renault 5 à travers le monde. Nos conseils pour bien les acheter et les entretenir...

Chaque hors-série : format 210 x 297 mm, 100 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

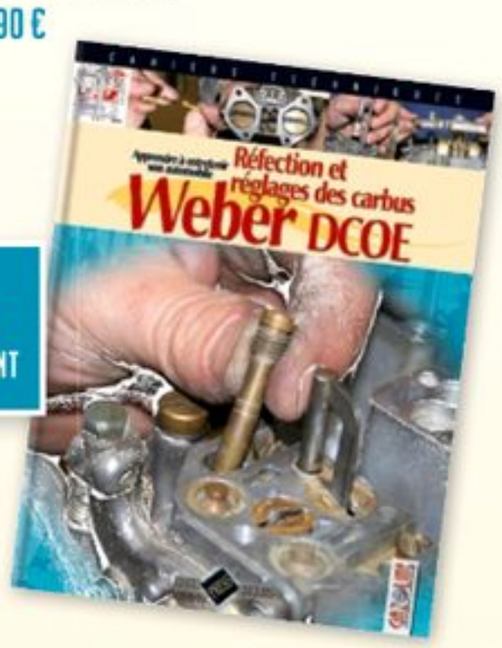
- **HORS-SÉRIE GAZOLINE N°1 : VOTRE AUTO AUSTIN MINI (1959 - 2000)**
  RÉF. 2150001 - 9,90 €
- **HORS-SÉRIE GAZOLINE N°2 : VOTRE AUTO RENAULT 5 (1972 - 1986)**
  RÉF. 2150002 - 9,90 €

9,90€ SEULEMENT

La réfection et les réglages des carburateurs SU, applicable à la totalité des SU H et HS montés jusqu'aux années 80.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos.
Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021019 - 9,90 €



14€ SEULEMENT

La rénovation, synchronisation et les réglages des carbus Weber. En prime le tableau d'affectation des DCOE, modèle par modèle.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos.
Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021030 - 14 €

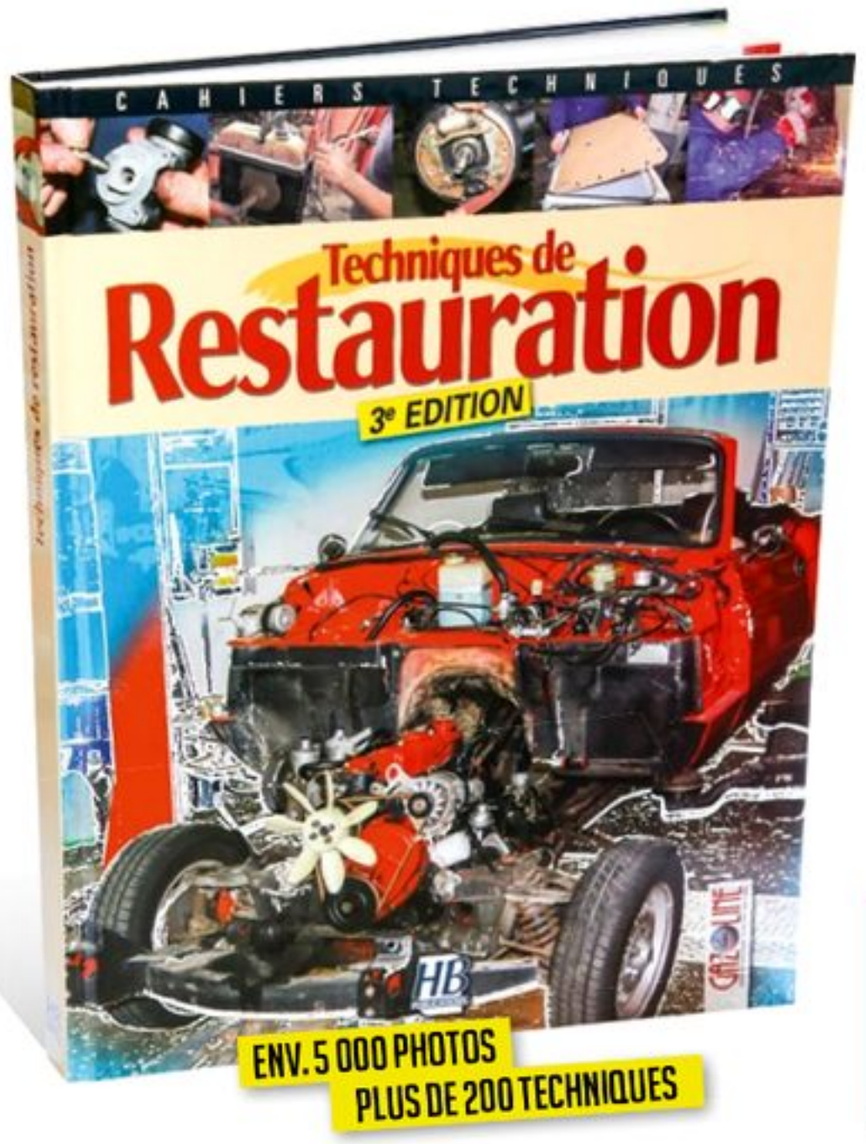
SÉRIES LIMITÉES !

Ne manquez pas ces superbes miniatures de la Renault 17 Gordini (Norev) et de la Citroën 2CV Fourgonnette (Éligor), présentées dans une finition totalement inédite rouge et blanche aux couleurs de Gazoline. Idéales pour compléter ou commencer votre collection.

Échelle : 1/43e. Matériel : Métal et plastique.
Séries limitées à 500 pièces.

- **RENAULT R17 GORDINI 1/43E**
  RÉF. 201PP0024 - 25 €
- **CITROËN 2CV FOURGONNETTE 1/43E**
  RÉF. 201PP0023 - 25 €

LA MINIATURE 25€ SEULEMENT



LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

3e ÉDITION

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour. Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

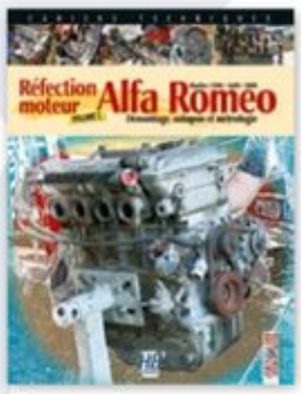
TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

51€ SEULEMENT

225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021076 - 51 €

Visuels non contractuels

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT COMMANDER PAR TÉLÉPHONE AU 03 44 62 43 79 | VOTRE BON DE COMMANDE



T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021042

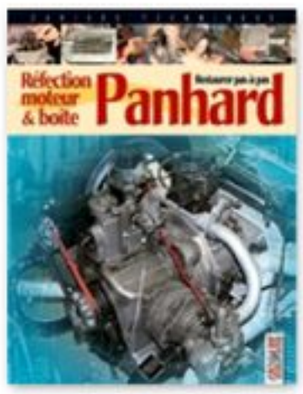
La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.

RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

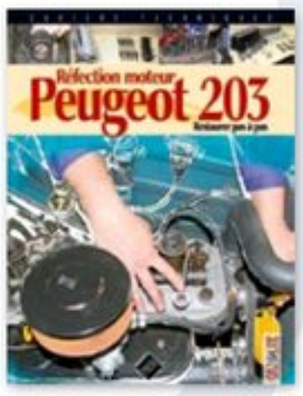


RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.



RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR VOL. 1 : LA BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 204

88 p., 218 x 285 mm 800 photos env. Collectif, éd. HB Publications.

19 € 2021081

Pour démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.

LES CAHIERS TECHNIQUES

RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR VOL. 2 : LE MOTEUR PEUGEOT 204

88 p., 218 x 285 mm 800 photos env. Collectif, éd. HB Publications.

19 € 2021082

Toutes les étapes de la réfection de votre moteur Peugeot 204 sont expliquées, disséquées et décrites image par image.

RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021067

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

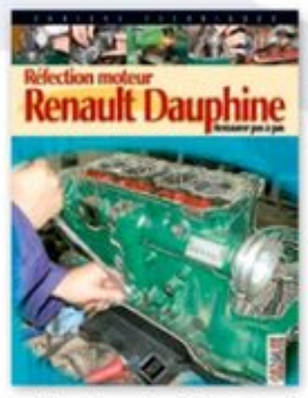
NOUVEAU

RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR VOL. 1 : LA BOÎTE DE VITESSES FIAT 500

84 p., 218 x 285 mm 812 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € 2011085

Grâce à notre tutoriel, vous pourrez progresser sans risque, sans outils spécifiques et refaire à neuf la transmission de votre Fiat 500.



RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...

ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.

RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...

RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021065

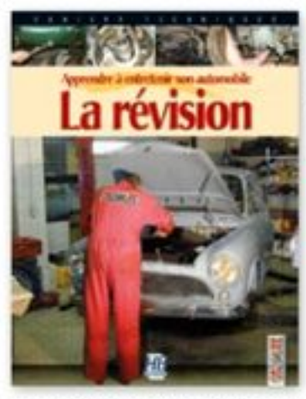
Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

12€ LE VOLUME SEULEMENT

DES GUIDES PAS À PAS

- V1 **RÉF. 2021060** - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- V2 **RÉF. 2021061** - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- V3 **RÉF. 2021063** - Réfection du pont.
- V4 **RÉF. 2021066** - Démontage et montage du train AR.
- V5 **RÉF. 2021068** - Réfection de la boîte de vitesses.
- V6 **RÉF. 2021071** - Démontage et montage du train AV.
- V7 **RÉF. 2021075** - Électricité.
- V8 **RÉF. 2021077** - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- V9 **RÉF. 2021078** - Montage moteur.
- V10 **RÉF. 2021079** - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES

N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013

N° 17 ▪ Coccinelle
1968 - 1979
RÉF. 2040017

N° 24 ▪ Renault 4 CV
1947-1953
RÉF. 2040024

12€ LE VOLUME SEULEMENT

N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026

N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027

N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031

N° 37 ▪ Renault 4
1962 - 1970
RÉF. 2040037

LES RÉÉDITIONS

N° R1 ▪ Citroën 2 CV
1948-1960
RÉF. 2021045

N° R2 ▪ Citroën 2 CV
1961 - 1990
RÉF. 2021046

N° R3 ▪ Fiat 500
1957 - 1975
RÉF. 2021047

15€ LE VOLUME SEULEMENT

N° R5 ▪ Citroën DS
1968 - 1975
RÉF. 2021051

N° R6 ▪ Peugeot
204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

N° R7 ▪ Peugeot 404
1960 - 1973
RÉF. 2021056

N° R40 ▪ Renault 4
1971 - 1993
RÉF. 2021083

N° R9 ▪ Citroën DS
1956 - 1967
RÉF. 2021059

LES NOUVELLES ÉDITIONS

N° N1 ▪ Renault
Juvaquatre
RÉF. 2021013

N° N2 ▪ Simca
Aronde
RÉF. 2021009

N° N3 ▪ Renault
1 000 kg
RÉF. 2021012

18€ LE VOLUME SEULEMENT

N° N4 ▪ Renault
Dauphine
RÉF. 2021049

N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052

N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055

N° N7 ▪ Alfa Romeo
Giulia
RÉF. 2021058

N° N9 ▪ Citroën
Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

LES FASCICULES TECHNIQUES

DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.

RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

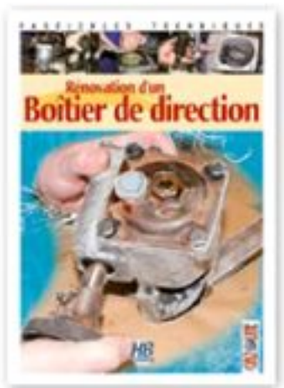
BEST-SELLER

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.



RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.

PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa bcîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels

L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

9€ SEULEMENT

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR TÉLÉPHONE : 03 44 62 43 79

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à : **Gazoline - 60643 Chantilly Cedex**

Je choisis mon mode de paiement

❑ Je règle par chèque bancaire à l'ordre des Editions Larivière

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
			TOTAL DE MA COMMANDE	€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande

E-mail :

❑ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les Editions Larivière.

❑ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par les Editions Larivière.

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre commande en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Vous recevrez votre commande dans un délai de 3 semaines. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société Editions Larivière, située au 12 rue Mozart 92587 Clichy cedex est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser la commande. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, Les Editions Larivière ne pourront pas procéder à la commande. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case ☐ Vous êtes susceptible de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale Editions Larivière Service Abonnements 9, allée Jean Prouvé 92587 Clichy cedex.

RÉFECTION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION ASSISTÉE [4]

Toutes les pièces de la crémaillère ayant été autopsiées, on peut tranquillement passer à la phase de préparation et attaquer le remontage. La vraie bonne nouvelle est que, a priori, la pochette de joints que nous nous sommes procurée est la bonne, même si nous avons un doute sur quelques points. Allez... on verra ça plus tard. Profitons-en pendant que tout est encore simple !

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat**
Photos **Stéphane Guitard**

8 PRÉPARATION DU SUPPORT DE CRÉMAILLÈRE

On va d'abord mettre le joint torique extérieur en place.

On l'enfile soigneusement.

On l'amène dans la seconde encoche.

Au tour de celui situé à l'intérieur à présent.

On le pousse bien au fond.

On replace ensuite la bague interne. Attention, elle a un sens : la rainure se positionne côté extérieur.

A l'aide d'un petit tournevis plat, on l'insère au centre du joint torique.

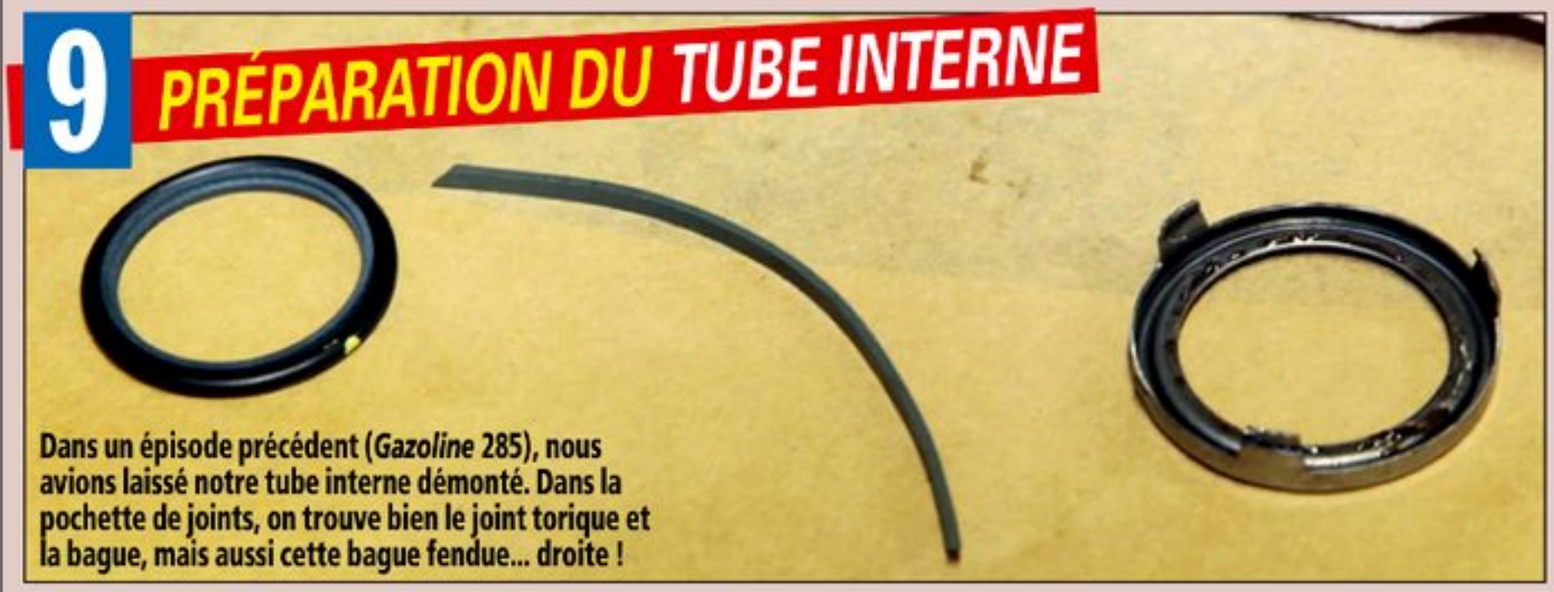
Voilà ce que ça donne.

On remet la couronne.

On l'emboîte bien.

Et on rabat les ergots de maintien.

9 PRÉPARATION DU TUBE INTERNE


Dans un épisode précédent (*Gazoline* 285), nous avions laissé notre tube interne démonté. Dans la pochette de joints, on trouve bien le joint torique et la bague, mais aussi cette bague fendue... droite !

L'astuce consiste à "ramollir" le morceau de plastique (en fait proche de ce que l'on appelle indûment Teflon) dans de l'eau chaude.

Avant de remonter bagues et joint, on nettoie soigneusement leurs logements.

Force est de constater que notre tige plastique s'est transformée, presque toute seule, en bague fendue. Le miracle de la science...

On glisse la bague fendue.

Elle se met en place sans difficulté.

On positionne ensuite le joint torique.

Puis, comme pour le support, la bague interne.

On l'insère également avec un petit tournevis plat.

Du travail d'orfèvre !

On referme le tout en replaçant la couronne.

On l'enclenche.

Et on referme les ergots.

10 MONTAGE DU TUBE INTERNE

A l'extrémité interne du tube (donc en plein milieu du corps de crémaillère), on tombe sur un joint torique que l'on récupère et qu'il va falloir changer.

On place le joint sur le tube interne, là où il se trouvera au final.

On le met en appui sur l'épaulement qui le tiendra en place. On voit que le joint est parfaitement à la cote.

Afin d'être certain qu'on ne coupe pas le joint en emmanchant le tube, Phiphi préfère l'insérer seul. Il dépose un peu d'huile sur le rebord du corps de crémaillère.

Il place le joint torique à l'entrée du corps de crémaillère.

A l'aide d'une douille de taille adaptée (il faut qu'elle appuie sur le joint) munie de rallonges, Phiphi pousse le joint dans le corps de crémaillère.

Il a même l'air content de lui.

Et il y a de quoi, car selon toute vraisemblance, le joint est bien place. Au pire, le tube interne viendra le mettre en pression comme il faut.

On dépose un film d'huile sur le joint du côté "externe" du tube avant qu'il ne soit plus accessible.

On positionne le tube interne, partie conique vers le corps de crémaillère.

Et, comme pour le joint torique, on le pousse à l'aide d'une douille et de rallonges.

On donne un petit coup sec une fois en butée pour s'assurer que le tube s'est bien emmanché dans son joint torique.

En passant le doigt par le trou du distributeur, Phiphi contrôle que tout est bien en place. C'est le cas.

Sur la vis de blocage du tube, on remet le petit joint.

Attention à ne pas le perdre car il n'est pas vraiment maintenu.

On positionne la vis de blocage.

Et on la serre. Le tube interne est immobilisé.

[A suivre]

ABONNEZ-VOUS À GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

1 AN
soit 11 numéros
+ 1 hors-série

41€
seulement
au lieu de ~~55,40€~~

+

BULLETIN D'ABONNEMENT

À renvoyer accompagné de votre règlement à : Gazoline – Service Abonnement - 45 ave. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél : 03 44 62 43 79

⊕ simple ⊕ rapide, abonnez-vous en ligne sur: **boutiquelariviere.fr**

Je choisis mon offre d'abonnement:

☐ **OPTION 1** 1 an 11 numéros + 1 hors-série au prix de **41€**

☐ **OPTION 2** 2 ans 22 numéros + 2 hors-séries au prix de **79€**

Je choisis de régler par:

☐ Chèque bancaire à l'ordre de **Gazoline**

☐ Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

N° ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration ☐☐ ☐☐ Cryptogramme ☐☐☐

Date et signature obligatoires

Mes coordonnées:

GAZP287

Nom* : ..... Prénom* : .....

Adresse* : .....

CP* : ☐☐☐☐☐ Ville* : .....

Tel : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

E-mail* **(en majuscules) :**

☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Gazoline.

☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles proposées par les partenaires de Gazoline.

Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont collectées et utilisées à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse mail sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. En application de la réglementation applicable, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par courrier à Editions Larivière service abonnements 9 allée Jean Prouvé 92587 Clichy cedex, en justifiant de votre identité. Pour toute information complémentaire, consulter notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.com. * Champs obligatoires. ** Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2021.

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes.** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*

■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*

■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, au donjon. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*

■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*

■ **44 - Châteaubriant.** De 10h à 12h, rue des Vauzelles. *Rens. Rétromobiles de la Mée, 06 41 76 39 60.*

■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Artemare.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*

■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*

■ **03 - Yzeure**. Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*

■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*

■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 72 92 15 10.*

■ **12 - Millau.** De 10h à 12h,d'avril à octobre, place Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*

■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*

■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*

■ **19 - Brive-la-Gaillarde.** De 9h30 à 12h, Place de la Guierle. *Rens. TCC, 06 86 06 35 00.*

■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*

■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*

■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*

■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*

■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*

■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*

■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*

■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*

■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*

■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*

■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*

■ **36 - Valençay.** De 10h à 12h, au Musée de l'Auto. *Rens. 02 54 00 07 74.*

■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place des A. F. N.. *Rens. 06 80 23 18 16.*

■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*

■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*

■ **40 - Dax.** De 9h30 à 12h30, parc Théodore Denis. *Rens. 06 85 45 47 76.*

■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*

■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*

■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. 06 15 06 23 96.*

■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15.*

■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*

■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*

■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*

■ **46 - Vayrac.**De 9h à 12h, place de la Mairie. *Rens. 06 18 45 61 44.*

■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*

■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*

■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*

■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*

■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*

■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*

■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*

■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*

■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*

■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*

■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*

■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*

■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*

■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*

■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*

■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*

■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*

■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*

■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*

■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*

■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*

■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*

■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*

■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*

■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*

■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking Leclerc Aussonne. *Rens. 06 88 91 08 67.*

■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*

■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens.06 20 71 46 55.*

■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*

■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*

■ **87 - Limoges.** Place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*

■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.

■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*

■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. *Rens. 0032 478 38 00 63.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*

■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*

■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*

■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*

■ **01 - Val-Revermont.** Sur le parking du marché couvert. *Rens. COST, 06 08 43 61 26.*

■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*

■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*

■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*

■ **14 - Courseulles-sur-Mer.** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*

■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay.** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*

■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*

■ **16 - Champagne-Mouton.** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*

■ **17 - La Tremblade.** De 10h à 12h30, à l'Intermarché. *Rens. VVPR, 06 86 06 85 93.*

■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*

■ **21 - Seurre.** De 9h30 à 12h, parking supermarché Bi1 route de Pagny-le-Château. *Rens. lesanciennesdu21@gmail.com.*

■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*

■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. 06 80 46 43 23.*

■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. 02 33 34 76 13.*

■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*

■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre. *Rens. 4CV 28, 06 14 14 10 55.*

■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*

■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*

■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*

■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*

■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*

■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*

■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*

■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. 06 20 65 42 66.*

■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*

■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*

■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*

■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*

■ **42 - Chambon-Feugerolles.** De février à novembre sauf août, de 9h à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*

■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*

■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*

■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Maxi Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*

■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*

New ■ **45 - Gien.** De 10 h à 12h, place de la Victoire. *Rens. Rétro Motion, 07 81 42 63 22.*

■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*

■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*

■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 06 18 24 01 19.*

■ **53 - Château-Gontier.** De mars à novembre, de 10h à 13h quai d'Alsace. *Rens. 06 71 83 02 14.*

■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*

■ **58 - Pouilly-sur-Loire.** De 9h30 à 14h, au Relais des 200 Bornes. *Rens. AAAA 06 63 96 00 57.*

■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*

■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. 06 84 76 08 31.*

■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*

■ **64 - Hasparren.** Près des Arènes, de 9h30 à 12h30. *Rens. 06 45 09 21 60.*

■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*

■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*

■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*

■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*

■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*

■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*

■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*

■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*

■ **78 - Montfort-l'Amaury.** A partir de 9h30, sur le parking du Palais, rue du Palais, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*

■ **80 - Rosières-en-Santerre.** De 10h à 13h, parking Aldi. *Rens. Auto Rétro Rosières, 06 17 35 50 25.*

■ **83 - Vidauban.** Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*

■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*

■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*

■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. 03 86 41 98 75.*

■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*

■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*

■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*

■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*

■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*

■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*

■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*

■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*

■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*

■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*

■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*

■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. 06 17 74 62 17.*

■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h, stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*

■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. 02 32 50 46 66.*

■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*

■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*

■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*

■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*

■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. 06 14 55 03 71.*

■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*

■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 9h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*

■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*

■ **33 - Saint-Loubès.** De 9h à 13h, port de Cavernes. *Rens. 06 78 94 18 38.*

■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*

■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*

■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*

■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline !

18 avril

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78).** A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne sommes pas en mesure de savoir s'il sera possible d'organiser la réunion mensuelle d'avril. Nous vous recommandons de nous suivre sur notre page Facebook pour être tenu informé des dernières actualités. Concernant les rendez-vous réguliers figurant dans la liste ci-dessus, nous vous invitons vivement à contacter les organisateurs afin de savoir s'ils maintiennent leurs rassemblements et si oui dans quelles conditions.

■ **40 - Hagetmau.** De 10h à 12h, zone du Petit Rey. *Rens. 06 87 48 57 22.*
■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. 06 75 70 83 22.*
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*
■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*
■ **56 - Ploërmel.** De 10h à 13h, de mars à octobre, place Clémenceau. *Rens. Les Vieilles T'autos, 06 33 31 33 76.*
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*
■ **57 - Sarrebourg.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h30, sur le parking de Décathlon. *Rens. 06 87 14 02 36.*
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*
■ **60 - Ressons-sur-Matz.** De 9h30 à 12h, 60 rue de Bayencourt. *Rens. 06 43 74 11 66.*
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*
■ **72 - Saint-Rémy-de-Sillé.** De 9h à 12h, sur le parking de l'atelier Jean Taine. *Rens. Cédric 07 72 23 42 50.*
■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 07 55 83 53.*
■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, sur le parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*
■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de Gazoline. *Rens. 06 14 47 23 29.*
■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*
■ **82 - Montauban.** De 10h à 13h, place Lalaque. *Rens. Ca Monte en Bas, 05 82 730 330.*
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. 06 22 43 27 49.*
■ **84 - Grillon.** Sur le parking du centre commercial Avenir. *Rens. AMA, 06 22 47 16 73.*
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*
■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 89 34 57 79.*
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. 06 80 67 44 91.*
■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*
■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*
■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*
■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*
■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*
■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*
■ **27 - Les Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la place du marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. 06 83 14 85 00.*
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. 06 14 56 26 38.*
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*
■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's. *Rens. 06 72 01 16 12.*
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*
■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h à 12h30, de mars à novembre, au camping. *Rens. Auto Rétro Terres de Saône, 06 81 99 00 25.*
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. 02 35 56 03 20.*
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 13h, à La Ferme Pereire. *Rens. 06 08 23 04 29.*
■ **78 - Maule.** Place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*
■ **80 - Corbie.** De 10h à 13h, d'avril à octobre sauf août, place de la République. *Rens. 03 22 76 53 26.*
■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*
■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*
■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** De 10h à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 08 88 13 35.*
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*
■ **28 - Douy.** De 10h à 12h30, de mars à septembre, 3 rue des Paties. *Rens. 07 71 15 39 32.*
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, au Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*
■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, place du 19 Mars 1962. *Rens. 06 71 41 57 71.*
■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*
■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. 02 38 86 07 25.*
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*
■ **45 - Dammarie-sur-Loing.** De 9h30 à 12h, de mars à octobre, sur le parking de la salle polyvalente. *Rens. 06 79 98 77 85.*
■ **51 - Reims.** De 9h à 12h, sur le circuit de Gueux. *Rens. ACG, 06 43 10 25 29.*
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*
■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. 03 27 27 97 28.*
■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*
■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. 02 35 28 74 32.*
■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*
■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. 01 39 12 19 38.*
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. CARV, 06 63 13 35 83.*
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*
■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*
■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

Etant donné le contexte sanitaire et les restrictions pouvant s'appliquer aux rassemblements (rencontres, salons, bourses...), nous vous invitons vivement à prendre contact avec les organisateurs afin de vérifier que l'événement qui vous intéresse est maintenu et dans l'affirmative, de vous informer des mesures sanitaires spécifiques qui seront mises en place.

Du 26 au 28 mars

■ **30 - 24e Course de côte VHC de Bagnols-Sabran.** *Organisé(e) par ASA Rhône-Cèze, Hameau de Cadignac, 30200 Sabran. T. : 04 66 89 04 41 ou 06 08 53 02 55. - sabran.organisation@wanadoo.fr - www.bagnols-sabran.com.*
A Sabran, épreuve du championnat de France de la Montagne Véhicule historique de compétition et 51e Course de côte Nationale de Bagnols-Sabran.
■ **83 - Les Dix Mille Tours du Castellet.** *Organisé(e) par Peter Auto, 103 rue Lamarck, 75018 Paris. T. : 01 42 59 73 40.*
■ **84 - Avignon Motor Festival.** *Organisé(e) par Trajectoires Concept, BP 20171, 84008 Avignon Cedex 1. T. : 06 86 35 67 76.*
A l'Avignon Parc Expo, chemin des Félons, festival de toutes les locomotions et de toutes les époques. *Horaires : 9h-19h (vendredi et samedi), 9h-18h (dimanche).*

27 mars

■ **86 - 6e Traversée du Grand Poitiers en anciennes.** *Organisé(e) par Amicale des Passionnés de Véhicules Anciens de la Vienne, Hôtel de France Le Patio, 215 avenue de Paris, 86000 Poitiers. T. : 06 66 58 60 85.*
Au départ de la rue Victor Hugo, traversée ouverte aux autos, motos et camions anciens. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : à partir de 10h (traversée), 8h-10h et 16h-19h (exposition).*

27 et 28 mars

■ **32 - Vignobles et découvertes à Nogaro.** *Organisé(e) par Hôtel-Restaurant Solenca, route d'Auch, 32110 Nogaro. T. : 05 62 09 09 69. - groupes@solenca.com - www.solenca.com.*
Au départ de l'hôtel Solenca, balade automobile réservée aux youngtimers à la découverte de la région du Gers.
■ **69 - Rallye historique de régularité des Beaujolais à Gleizé.** *Organisé(e) par Lions Club des Villages Beaujolais, Château des Loges, 69460 Le Perr[illegible] T. : 06 1[illegible]77 32 70. - rallyelio[illegible]ges.com - www.lions-village-beaujolais.com.*
ANNULÉ
Au départ de Gleizé, en direction de Perréon via Saint-Christophe-la-Montagne.
■ **80 - 10e Salon Car Entr'aid à Amiens.** *Organisé(e) par Association Car Entr'aid, Baptiste Beaugrand, 19 rue André Chénier, 80000 Amiens. T. : 06 84 71 21 30. - www.carentraid.com.*
Au collège-lycée Saint-Acheul-Saint-Riquier, rassemblement de véhicules de collection et de prestige. Au profit de l'association Les Fées Sourires. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 12h-18h (samedi), 10h-18h (dimanche).*
■ **Belgique - 11e Bourse de véhicules ancêtres à Frameries.** *Organisé(e) par Good Old Cars, 18 rue Pasteur Busé, 7080 Frameries. T. : 0032 495 30 20 43.*
Dans le Hall de maintenance, autos et motos anciennes, vente de pièces détachées et accessoires, documentation et miniatures. Parking réservé aux ancêtres. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, 3 euros pour les - de 14 ans, gratuit pour les - de 6 ans et le chauffeur d'un véhicule ancêtre. Horaires : 9h-18h.*

28 mars

■ **07 - 5e Rassemblement de véhicules anciens à Villevocance.** *Organisé(e) par Collectionneurs de Véhicules Anciens de Villevocance, chemin de la Justice, 07690 Villevocance. T. : 06 23 25 55 81. - yolande.morel@sfr.fr.*
Exposition de voitures anciennes, motos, tracteurs et mobylettes, bourse d'échanges de pièces et d'accessoires. *Horaires : 7h-16h.*
■ **13 - Bourse d'échanges à Bouc-Bel-Air.** *Organisé(e) par Custom en Pays d'Aix, 841 Domaine de La Salle, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 04 42 89 82 95.*
Sur la place des Marronniers, vente de pièces d'autos et motos anciennes, véhicules américains et de collection. *Tarif(s) de location : 5 euros le stand (5 m maximum). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-15h.*
■ **14 - Journée Circuit à Pont-l'Evêque.** *Organisé(e) par Club Alpine Dieppe, 14 rue Notre-Dame, 76200 Dieppe. T. : 02 35 76 37 59. - www.cadieppealpines.jimdo.com.*
Sur le circuit automobile, brocante de véhicules anciens.
■ **14 - 21e Bourse d'échanges à Pont-l'Evêque.** *Organisé(e) par Car Cléon Normandie, Alain Kehr, 10 route de la Forêt, 14130 Pont-l'Evêque*
ANNULÉ
T. : 02 32[illegible] - bourse[illegible]@yahoo.com - www.car-cleon.fr.
Sur la place du Marché, vente de pièces détachées, autos et motos de toutes marques, exposition de voitures anciennes, miniatures et documentation.
■ **21 - Journée de roulage à Dijon-Prenois.** *Organisé(e) par Circuits Alain's Passion, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 05 55 63 34 78 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31 (Alain Rolland). - www.circuitsalainspassions.com.*
Ouverte à toutes marques de voitures, récentes ou anciennes. Sur le circuit de Dijon-Prenois.
■ **35 - Exposition de voitures à Rennes.** *Organisé(e) par Club Passion Auto Prestige et Ancienne d'Ille-et-Vilaine, 24 Le Placis des Retais, 35340 Ercé-près-Liffré. T. : 06 07 25 00 21. - clubpapa35@gmail.com - www.papa35.org.*
Au Musée de la Bintinais, route de Chatillon-sur-Seiche.
■ **41 - Sortie dégommage à La Chaussée-Saint-Victor.** *Organisé(e) par La Belle Epoque*

Automobile du Blaisois, Mairie, 41260 La Chaussée-Saint-Victor. T. : 02 54 42 87 00 ou 06 66 85 25 16. - sursin.francois@wanadoo.fr

■ **60 - Sortie d'hiver à Fontaine-Chaalis.** *Organisé(e) par L'Alpine Francilienne, 12 rue Charlemont, 77280 Othis. T. : 01 60 03 28 08 ou 06 15 45 15 33. - www.lalpine-francilienne.blogspot.com.*
Au départ de l'abbaye de Chaalis.

■ **61 - Balade à Bagnoles-de-l'Orne.** *Organisé(e) par Association Bagnoles Moteurs Classiques, 9 parc de l'An X, 61140 Bagnoles-de-l'Orne. T. : 06 87 69 57 31. - bagnolesmoteursclassiques @gmail.com.*
Balade d'une cinquantaine de km autour de Bagnoles et visite d'une collection privée.

■ **72 - Sortie de Printemps à Sargé-lès-Le-Mans.** *Organisé(e) par Véhicules d'Epoque du Maine, 5 impasse des Sauges, 72190 Sargé-lès-Le-Mans. T. : 06 60 15 37 24. - www.clubvem.fr.*

■ **77 - 13e Bourse de miniatures de Guermantes.** *Organisé(e) par A la Recherche des Autos Perdues, Jean-Paul Vignaud, mairie, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70. - autosperdues-guermantes @hotmail.com - www.alarecherchedes autosperdues.fr.*
A l'espace Marcel Proust, 42 avenue des deux Châteaux, autos, trains, avions, bateaux miniatures et exposition de véhicules anciens. *Horaires : 8h30-15h.*

■ **84 - Classic' Auto Moto à Velleron.** *Organisé(e) par ATV Motobroc, 84170 Monteux. T. : 06 82 76 15 28. - www.velleronenprovence.free.fr.*
A l'emplacement du marché agricole, bourse vintage et rassemblement de véhicules anciens, autos et motos, vente de pièces détachées et d'accessoires, miniatures, matériel agricole, documentation. Inscription obligatoire.

Du 1er au 5 avril

■ **21, Allemagne - Rallye de Pâques des Amilcaristes allemands.** *Organisé(e) par Cercle Pégase Amilcar, 13 rue des Moutots, 21200 Chorey-lès-Beaune. - www.amilcar.net.*
Rallye exclusivement réservé aux voitures de la marque Amilcar et aux autres cyclecars et Grand Sport fabriqués entre 1920 et 1940. Dans la région de Nordrhein-Westfalen, entre Cologne et Wuppertal.

Du 1er avril au 1er novembre

■ **36 - Exposition Panhard à Valençay.** *Organisé(e) par Amis du Musée de l'Automobile de Valençay, 12 avenue de la Résistance, 36600 Valençay. T. : 02 54 00 07 74 - musee-auto-valencay@orange.fr - www.musee-auto-valencay.fr.*
Exposition sur 1 600 m² d'une soixantaine de voitures issues de la collection des frères Guignard. Parking en accès libre et gratuit. *Tarif(s) d'entrée : 6 euros, 4 euros pour les 7-17 ans. Horaires : 10h-12h, 14h-15h30, 16h-18h (d'avril à juin et de septembre à novembre), 10h-12h et 14h-16h, 16h30-18h30 (juillet et août)*

Du 2 au 5 avril

■ **34 - Rallye Occitanie-Terres du Sud à Avène.** *Organisé(e) par Les Rallyes de la Marterie, RD 710, 24260 Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart. T. : 06 25 74 01 69. - www. rallyesdelamarterie.com.*
Rallye touristique guidé sur les plus belles routes du Haut-Languedoc et alentours limité à 20 voitures de sport. Challenge de karting réservé aux participants.

3 avril

■ **21 - 29e Mustang Day à Dijon-Prenois.** *Organisé(e) par Mustang Club de France, 13 rue des Bordes, 37230 Fondettes. T. : 07 71 80 79 02. - www.mustangclubdefrance.com.*
Sur le circuit de Dijon-Prenois, roulage loisir avec sessions par catégories de voitures. Ouvert à toutes les Mustang de toutes générations ainsi qu'aux AC Cobra, GT 40 et Shelby. *Horaires : 8h-18h.*

■ **72 - 16e Rallye Le Mans historique à Bonnétable.** *Organisé(e) par Ecurie Le Mans, 30 rue Onias Martin, 72110 Bonnétable. T. : 02 43 29 13 45. - ecurielemans72@gmail.com - www.ecurielemans.org.*
Au départ de Bonnétable, rallye VHR et FFVE d'environ 200 km. 3 catégories : Navigation/régularité, Régularité et Découverte. *Horaires : départ à 9h.*

3 et 4 avril

■ **72 - Le Mans Auto Rétro.** *Organisé(e) par BEIM Le Mans, Roger Pageot, 12 rue du Pont, 72100 Le Mans. T. : 06 71 36 81 57. - roger.pageot@ora... - www.[ANNULÉ]tro.com.*
Au Cent... du Mans, bourse d'échanges de pièces détachées autos et motos, miniatures et documentation, exposition de 200 véhicules de collection, village Panhard & Levassor et DB Panhard, vente aux enchères le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-18h.*

■ **88 - 34e Bourse d'échanges de Vagney.** *Organisé(e) par Rétro Loisirs Ligne Bleue, Didier Brasme, BP 90034, 88121 Vagney Cedex. T. : 06 89 46 93 31. - boursevagney @retroloisirslignebleue.fr - www. retroloisirslignebleue.fr.*
Sur la place de la Libération, vente de pièces autos et motos, miniatures, documentation, accessoires et livres. Exposition de voitures et de motos des années 1930 à 1950. *Horaires : 9h-18h (samedi), 9h-17h (dimanche).*

Du 3 au 5 avril

■ **25 - Salon Rétropolis à Besançon.** *Organisé(e) par Club Passionnés de Véhicules Anciens, 8 bis rue Moncey, 25000 Besançon. T. : 06 15 21 11 11 - www.c...*
[ANNULÉ]
Au Parc ... Micropolis, Salon du véhicule de sport et de collection. *Horaires : 9h-19h.*

■ **30 - 57e Bourse d'échanges de Saint-Jean-de-Maruéjols.** *Organisé(e) par Association Les Belles d'Autrefois, 1 rue de la Maréchale, 30430 Saint-Jean-de-Maruéjols. T. : 06 77 30 09 00.*
Vente de pièces détachées autos et motos, rassemblement de véhicules anciens (150 voitures attendues). *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

4 avril

■ **03 - Sortie dégommage à Bellenaves.** *Organisé(e) par Association du Musée Automobile de Bellenaves, lieu-dit Saint-Bonnet-de-Tison, 03330 Bellenaves. T. : 04 70 58 39 73 (musée), ou 04 70 58 39 75 (info tourisme). - www.museebellenaves.jimdo.fr.*
Sortie réservée aux véhicules de plus de 25 ans.

■ **34 - Rassemblement de véhicules anciens à Lattes.** *Organisé(e) par Classic Auto Rétro Passion, 26 ancien Chemin de Montpellier, 34340 Marseillan-Agde. T. : 06 95 75 79 12. - www.classicautoretropassion.com.*
Sur le parking du centre commercial Grand Sud, rassemblement de voitures anciennes, deux-roues et utilitaires légers. *Horaires : 10h-12h30.*

■ **36 - 2e Bourse de miniatures à Brion.** *Organisé(e) par Les Vieilles Mécaniques Brionnaises, 36110 Brion. T. : 06 73 29 62 23. - guy.boue@wanadoo.fr.*
A la salle des Fêtes, autos, trains, avions, jouets anciens, plaques émaillées, affiches publicitaires et documentation. *Horaires : 8h-18h.*

■ **60 - 7e Rallye d'Aumale à Apremont.** *Organisé(e) par Automobile Club d'Aumale, 5 avenue de Guise, 60300 Chantilly. T. : 06 75 58 72 83. - www.rallyedaumale.fr.*
Au départ du Polo Club du Domaine de Chantilly, rallye touristique d'environ 100 km à la découverte des plus belles routes de la région de Chantilly, concours d'élégance automobile, parade aéronautique, tournoi de polo, démonstration de tir à l'arc à cheval, dégustation autour de la crème chantilly. *Horaires : 12h-17h.*

■ **83 - Bourse d'échanges à Montauroux.** *Organisé(e) par Monsieur Bersezio, 55 route d'Auribeau, 06130 Grasse. T. : 06 35 46 23 86.*
Devant le collège Léonard de Vinci, vente de pièces d'autos et motos anciennes, véhicules militaires et agricoles. *Tarif(s) de location : 1 euro le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-16h.*

■ **88 - Rassemblement de véhicules anciens à Contrexéville.** *Organisé(e) par Association du Rétro Vosges, 13 rue François Villon, 88140 Contrexéville. T. : 06 22 90 13 81. - www.associationduretrovosges.fr.*
Sur le site des Lacs, rassemblement de véhicules anciens, youngtimers, sportifs, utilitaires, deux-roues de plus de 30 ans. *Horaires : 9h-12h.*

4 et 5 avril

■ **91 - Rassemblement de véhicules anciens à Méréville.** *Organisé(e) par RGaya Arnoult, 52 rue de la Gare, 91660 Méréville. T. : 01 64 95 00 46 ou 06 32 62 79 07. - www.gare91.com.*
Au 52 rue de la Gare, face à la Tour Trajane, rassemblement de véhicules anciens et brocante d'objets d'occasion et collections diverses. *Horaires : 7h-19h.*

5 avril

■ **37 - 2e Rallye des Démons à Montlouis-sur-Loire.** *Organisé(e) par Les Démons de Montlouis, Claude Fargier, 8 Placis de l'Oie Blanche, 37270 Montlouis-sur-Loire. T. : 06 80 43 55 48.*
Sur le parking du Super U, 46 rue Victor Laloux, à la découverte de la Touraine. Ouvert aux voitures, motos, pick-up américains au profit des maladies orphelines. Exposition de voitures et motos américaines. Inscription avant le 26 mars. *Horaires : 8h30-18h.*

Du 9 au 11 avril

■ **81 - Historic Tour d'Albi.** *Organisé(e) par HVM Racing, 3 place des Ecoles, 92100 Boulogne-Billancourt. T. : 01 41 22 20 10. - www.hvmracing.fr.*
Sur le circuit d'Albi, première manche du Championnat de France historique des Circuits. Essais le vendredi. Ouvert à tout types de voitures de course historiques.

10 avril

■ **02 - Rallye de Printemps dans la région de Vervins.** *Organisé(e) par GAVAP Auto, 2 bis rue Gambetta, 80170 Rosières-en-Santerre. T. : 06 07 11 05 02. - gavap.auto@gmail.com - www.gavap.fr.*
Rallye touristique ouvert aux véhicules de plus de 40 ans.

■ **33 - 8e Rallye Team Tarzan Sport à Sallebœuf.** *Organisé(e) par Team Tarzan Sport, 12 rue des Grands Chênes, 33370 Sallebœuf. T. : 05 56 21 95 81 ou 06 46 23 57 27. - tarzoun33@gmail.com.*
Rallye de type cartographique de 140 km sur route ouverte. Limité à 30 véhicules.

■ **91 - Stage de navigation au Coudray-Montceaux.** *Organisé(e) par Patrick Zaniroli Promotion, ZI Saint-Joseph, le Meeting, 1-14 avenue du Premier Mai, 04100 Manosque. T. : 04 92 82 20 00 ou 01 64 99 25 55. - www.zaniroli.com.*

ATTENTION CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour envoyer vos fiches de renseignements Agenda, il n'y a qu'une adresse :
GAZOLINE, Espace Clichy, Immeuble Agena, 12 rue Mozart, 92587 Clichy Cedex.

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Espace Clichy, Immeuble Agena, 12 rue Mozart, 92587 Clichy Cedex.

Date : ..... 2021 Intitulé : .....

Organisé par : .....

Adresse de l'organisateur : .....

CP ..... VILLE .....

Téléphone : ..... ou ..... Fax .....

Site internet : ..... email : .....

Lieu précis de la manifestation : ..... Dpt (ou pays) : .....

Résumé : .....

.....

.....

.....

Tarifs de location : ..... Tarifs d'entrée : .....

Frais de participation : ..... Horaires : .....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

Au Mercure du Coudray-Monceaux, journée d'initiation à la régularité et à la navigation. Cours théoriques en salle le matin, exercices pratiques en voitures l'après-midi d'environ 50 km dans le sud de Paris. *Horaires : à partir de 9h.*

■ **91 - God Save The Car and The Motorcycle à Montlhéry.** *Organisé(e) par Paris Auto Events, Circuit de Linas-Montlhéry, 91310 Linas.*
T. : 01 69 80 17 00.
- pae@utacceram.com
- www.parisautoevents.com.
Sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry, rassemblement d'autos et motos anglaises, expositions, sessions de roulage sur l'anneau, espace clubs.

10 et 11 avril

■ **03 - 3e Auto Brocante à Avermes.** *Organisé(e) par Bourbon Rétro Mobile, Hôtel de Ville, 03160 Bourbon-l'Archambault.*
T. : 06 65 17 60 71.
- bourbonretromobile@gmail.com.
Au Parc des Expositions, vente de pièces détachées, exposition de véhicules anciens et d'exception. Tombola avec une voiture de collection à gagner. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 12 ans et le conducteur d'une voiture ancienne.*

■ **11 - Rétro'Broc à Moussoulens.** *Organisé(e) par Rétro Organisation et BV Cathare Organisation, route de Boulhonnac, 11170 Moussoulens.*
T. : 06 09 92 58 97 ou 06 04 67 66 70.
Grande bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, matériel agricole, documentation, miniatures, exposition de voitures et de motos de collection. *Tarif(s) de location : 30 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **83 - Track Day au Castellet.** *Organisé(e) par Porsche Club Méditerranée, 27 rue des Roseaux, 34750 Villeneuve-les-Maguelone.*
- www.mediterranee-porsche-club.fr.
Sur le circuit Paul-Ricard, exclusivement réservé aux voitures de la marque Porsche. *Horaires : 9h-12h et 14h-17h.*

11 avril

■ **13 - 16e Ronde Sport à Aix-en-Provence.** *Organisé(e) par Automobile Club d'Aix-en-Provence, 7 boulevard Jean Jaurès, 13100 Aix-en-Provence. T. : 04 42 23 33 73 ou 06 07 58 50 68.*
- aca@autoclubaix.com
- www.autoclubaix.com.
Circuit touristique réservé aux voitures de sport et de prestige de 1985 à nos jours.

■ **14 - Sortie à Villers-Bocage.** *Organisé(e) par Bretagne Floride Caravelle Club, 4 Hent Porzh Loaz, 22470 Plouhézec. T. : 02 96 22 77 75 ou 06 85 71 47 10.*
- www.bretagnefcc.free.fr.
Balade à la découverte de la région en Renault Floride ou Caravelle.

■ **39 - 6e Ronde des Bombinettes à Dole.** *Organisé(e) par Association AG Sport, Daniel Romand, 80 chemin de la Combe Truchenne, 39100 Dole. T. : 06 37 57 85 37.*
- agsort@laposte.net.
Rallye de navigation avec road-book à parcours secret de 160 km en deux étapes. Réservé à toute voiture produite avant le 31 décembre 1989.

■ **43 - 6e Randonnée des Toujours verts à Brioude.** *Organisé(e) par Association Roues Libres, Jean-Paul Decker, Simpal, 43100 Vieille-Brioude. T. : 06 73 97 62 66.*
- jean-paul.decker@wanadoo.fr.
Parcours tout-terrain de 75 km exclusivement réservé aux 4x4 et véhicules tout-chemins.

■ **49 - Bourse d'échanges à La Pommeraye.** *Organisé(e) par L'Outil en Main, 47 rue de La Vendée, La Pommeraye, 49620 Mauges-sur-Loire. T. : 06 47 54 45 16 ou 06 79 10 74 38.*
- loutilenmain.lapom@gmail.com.
Au 47 rue de Vendée, vente de pièces détachées, documentation, accessoires, outillage, autos, motos, cycles, exposition de véhicules anciens. *Horaires : 8h-17h.*

■ **76 - Expo Rétro à Pavilly.** *Organisé(e) par Expo Rétro à Pavilly, 40 sente de La Pommeraie, 76360 Pissy-Pôville. T. : 06 11 17 17 30.*
- exporetropavilly76570@gmail.com
- www.retropavilly.com.
Sur le parking de La Dame Blanche, exposition statique de tous véhicules d'avant 1986 (autos, motos, camions, tracteurs, etc). *Horaires : 10h-12h.*

12 avril

■ **02 - Journée de roulage à Magny-Cours.** *Organisé(e) par Circuits Alain's Passion, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 05 55 63 34 78 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31.*
Ouverte à toutes marques de voitures, récentes ou anciennes. Sur le circuit de Nevers-Magny-Cours.

Du 12 au 16 avril

■ **13 - 1re Edition des Boucles de l'Ardèche à Aix-en-Provence.** *Organisé(e) par Automobile Club d'Aix-en-Provence, 7 boulevard Jean Jaurès, 13100 Aix-en-Provence. T. : 04 42 23 33 73.*
- aca@autoclubaix.com
- www.autoclubaix.com.
Au départ d'Aix-en-Provence, circuit touristique sur les routes de l'Ardèche réservé aux voitures de sport et de prestige de 1985 à nos jours.

Du 15 au 25 avril

■ **31 - La Route des Cigognes à l'Union.** *Organisé(e) par Club Auto Legend, 51 route de Bessières, 31240 L'Union. T. : 06 62 27 65 14.*
- jeseguin@orange.fr
- www.auto-legend.fr.
Balade à la découverte de l'Algarve au Portugal. *Horaires : départ à 8h.*

17 et 18 avril

■ **65 - 37e Bourse d'échanges à Tarbes.** *Organisé(e) par Classic Auto Pyrénées, BP 225, 65000 Tarbes. T. : 07 85 05 18 29 ou 06 30 67 06 78.*
- classicautopyrenees@gmail.com
- www.classicautopyrenees.fr.
Au Parc des Expositions, boulevard Kennedy, autos, motos, pièces détachées et documentation, vente de véhicules, exposition de voitures de collection. Parking réservé aux visiteurs en anciennes. *Horaires : 8h-19h (samedi), 9h-17h (dimanche).*

18 avril

■ **13 - 5e Ronde Historique du Pays d'Aix.** *Organisé(e) par Automobile Club d'Aix-en-Provence, 7 boulevard Jean Jaurès, 13100 Aix-en-Provence. T. : 04 42 23 33 73 ou 06 07 58 50 68.*
- www.autoclubaix.com.
Circuit touristique sur les routes de Provence réservé aux voitures historiques de 1950 à 1990.

■ **24 - Ruée vers l'Or à Thiviers.** *Organisé(e) par Triumph Club de France Périgord, 24510 Saint-Alvère. T. : 06 19 05 22 11.*
- www.triumph-club-de-france.fr.
Visite de Saint-Jean-de-Cole et de La Maison de l'Or à Le Chalard.

Du 23 au 25 avril

■ **10 - Sortie à Troyes.** *Organisé(e) par TR Register France, 22 sente des Vignes, 95270 Chaumontel.*
T. : 01 34 71 97 37.
- trregister.france@gmail.com
- www.trregisterfrance.fr.
Visite de Troyes, du Musée Napoléon de Brienne-le-Château, promenade en bateau sur le lac de la Forêt d'Orient.

■ **32 - Journée Nationale des Véhicules d'Epoque à Nogaro.** *Organisé(e) par Hôtel-Restaurant Solenca, route d'Auch, 32110 Nogaro. T. : 05 62 09 09 69.*
- groupes@solenca.com
- www.solenca.com.
Au départ de l'hôtel Solenca, balade à la découverte du Gers.

■ **44 - Salon du Véhicule d'Aventure à Corcoué-sur-Logne.** *Organisé(e) par Salon du Véhicules d'Aventure, 3 allée de Loctudy, 44300 Nantes.*
T. : 06 11 03 36 76.
- jacky.colin@salon-vehicule-aventure.fr
- www.salon-vehicule-aventure.fr.
Au Grand Parc Expo.

■ **67 - Salon Auto Moto Classic de Strasbourg.** *Organisé(e) par Strasbourg Evénement, place de Bordeaux, 67082 Strasbourg Cedex.*
T. : 03 88 37 67 67.
- www.automoto-classic.com.
Au Parc des Expositions du Wacken, exposition de véhicules de collection (autos et motos). *Horaires : 11h-20h (vendredi), 10h-20h (samedi), 10h-18h (dimanche).*

24 avril

■ **69 - 38e Sortie Touristique du CAB à Chassagny.** *Organisé(e) par Fondation de l'Automobile Marius Berliet, 39 avenue Esquirol, 69003 Lyon.*
T. : 04 78 54 15 34.
- fondation.berliet@wanadoo.fr
- www.fondationberliet.org.
A l'Hôtel-restaurant Caribou, route de Varennes, randonnée pour voitures, camions et véhicules industriels de marques françaises. *Horaires : 9h-17h.*

■ **91 - Youngtimers Festival à Montlhéry.** *Organisé(e) par Paris Auto Events, Circuit de Linas-Montlhéry, 91310 Linas. T. : 01 69 80 17 00.*
- pae@utacceram.com
- www.parisautoevents.com.
Sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry, rassemblement de plus de 700 autos et motos, expositions, sessions de roulage sur l'anneau, espace clubs, concours d'élégance.

24 et 25 avril

■ **31 - D-Day et Concours d'Elégance à Saint-Gaudens.** *Organisé(e) par Mairie, Hôtel de Ville, 31800 Saint-Gaudens. T. : 06 83 79 38 10.* A la salle le Cube.

■ **34 - 48e Bourse d'échanges à Palavas-les-Flots.** *Organisé(e) par Amis des Voitures Anciennes de Palavas-les-Flots, mairie, 16 boulevard Joffre, 34250 Palavas-les-Flots.*
T. : 06 75 80 60 58.
- gerardduchene@gmail.com
- www.amisdesvoitures anciennes.com.
Exposition de véhicules anciens (autos, motos, tracteurs, véhicules atypiques et youngtimers) le samedi, exposition de voitures anciennes, bourse aux pièces autos et motos, documentation, miniatures, automobilia. A l'honneur : les 61 ans de la 404 et les véhicules de la marque Peugeot. Balade le dimanche dans l'arrière-pays et concours d'élégance. Parking réservé aux véhicules anciens de plus de 30 ans. *Horaires : 8h-19h.*

■ **41 - Le Bouchon de Blois et Montée historique.** *Organisé(e) par Valve, Philippe Plantier, 142 rue Albert Premier, 41000 Blois.*
T. : 06 06 88 09 00.
- phplantier@hotmail.fr
- www.valveautopassion.com.
Rassemblement de tous véhicules anciens, baptêmes en anciennes le samedi, bouchon de Blois le dimanche (limité à 300 véhicules), parcours à la découverte des routes historiques. Montée historique limitée à 100 véhicules pour 3 montées dans la journée.

■ **42 - La Ronde des Balcons à Saint-Georges-Haute-Ville.** *Organisé(e) par Les Routes d'Exbrayat, Team des Balcons, Maison des Associations, 19 bis rue Joannes Baulieu, 42170 Saint-Juste-Saint-Rambert.*
T. : 06 07 04 82 82.
- contact@teamdesbalcons.com
- www.teamdesbalcons.com.
Randonnée touristique historique réservée à toute voiture d'époque immatriculée avant le 31 décembre 1989 comptant pour le Trophée historique des Régions de France. Parcours de 400 km réalisé en 5 étapes. Deux catégories proposées : Expert ou Régularité.

■ **59 - 3e Marcq Méca Vintage à Marcq-en-Barœul.** *Organisé(e) par Rassemblement des Amateurs d'Automobiles Anciennes des Flandres, 101 rue Jules Delcenserie, 59700 Marcq-en-Barœul.*
T. : 07 86 29 97 53.
- dubois19634@gmail.com
- www.raaaf.fr.
A l'Hippodrome, exposition d'autos, motos, caravanes, bourse aux pièces détachées. A l'honneur : les marques françaises disparues. Parking pour les autos de plus de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour le conducteur d'une voiture ancienne. Horaires : 11h-21h (samedi), 10h-18h (dimanche).*

■ **70 - 23e Nuit Franc-Comtoise à Frahier-et-Chatebier.** *Organisé(e) par Anciennes Automobiles du Nord Franche-Comté, 7 rue de la Soierie, 70200 Clairegoutte.*
T. : 03 84 63 03 38.
- 2anfc@orange.fr - www.2anfc.com.
Au départ de Frahier-et-Chatebier, rallye de régularité en quatre étapes dont une nocturne sur le mythique Plateau des Mille Etangs. Réservé aux véhicules d'époque de plus de 30 ans et youngtimers de plus de 25 ans. Limité à 80 équipages.

■ **70 - Journée Nationale des Véhicules d'Epoque à Port-sur-Saône.** *Organisé(e) par Auto Rétro Terres de Saône 70, 39 avenue de la Plage, 70170 Port-sur-Saône.*
T. : 06 81 56 51 67.
- autoretro.tds70@outlook.fr
- www.autoretro-tds70.fr.
A proximité du camping, espace couvert réservé aux véhicules de marques disparues, autos et motos. Exposition de véhicules anciens de plus de 30 ans, stands vintage, jeux vidéo anciens, concours d'élégance et élection de miss Pin-up.

■ **97 - 12e Tour Historique de l'Ile de La Réunion.** *Organisé(e) par Créole Classic Car Club, Jacques Cosserat, 8 impasse de la Girafe, Conde 400, 97432 Ravine-des-Cabris.*
T. : 06 92 70 23 91.
- jacques.cosserat@wanadoo.fr.
Randonnée pour véhicules anciens (autos, motos et véhicules militaires).

Du 24 avril au 4 mai

■ **64, Espagne - Balade à Saint-Jacques-de-Compostelle.** *Organisé(e) par Auto Rétro Passion des Mauges, 49530 Bouzillé. T. : 02 40 98 18 72 ou 06 87 68 66 97 .*
- arp49@orange.fr - arp49.free.fr.
Au départ de Saint-Jean-Pied-de-Port. Ouvert aux voitures de 1960 à 1995.

25 avril

■ **43 - Rassemblement au Mas-de-Tence.** *Organisé(e) par Mécaniques Anciennes du Haut-Lignon, 13 montée du Grand Pré, 43190 Le Mas-de-Tence. T. : 06 26 25 71 99.*
- mecaniquesancienneshautlignon@gmail.com
- www.mecaniquesanciennes hautlignon.com.
Sur le parking du Belvédère, exposition de voitures anciennes ou d'exception, motos, youngtimers et autres mécaniques anciennes. *Horaires : 9h-13h.*

■ **74 - Salon Automobile Rétro à Sallanches.** *Organisé(e) par Club Le Cheval Mécanique, 595 chemin de La Pallud, 74700 Domancy.*
T. : 06 72 00 61 24.
- ydescombes@hotmail.fr
- www.chevalmecanique.com.
Sur la Grande Esplanade du Pré de Foire, présentation et exposition de tous véhicules de collection de plus de 30 ans. Véhicules de pompiers, militaires, américaines, miniatures, baptêmes. Voitures d'exception et clubs savoyards bienvenus.

1er mai

■ **06 - 25e Rétro Classic Pégomas Tanneron.** *Organisé(e) par Event Classic Car, BP 70041, 06113 Le Cannet Cedex. T. : 06 09 09 00 02.*
- eventclassiccar@gmail.com
- www.eventclassiccar.com.
Montée historique en démonstration sur la Route d'Or. 4 montées sur un parcours de 4 km effectué sur route fermée. Limité à 120 autos, 40 motos et side-cars. Réservé à tous les véhicules de plus de 30 ans.

PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE
UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*
VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ÉTÉ AUSSI FACILE !
DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR ANNONCES.GAZOLINE.NET
* 10€ si vous n'êtes pas abonné à *Gazoline*

Pièces neuves pour
Alfa Romeo anciennes
victorparts.com
victor@victorparts.com
02 28 001 110
depuis 1998
Victor Parts
partenaire de votre
dolce vita
code promo -5%*
GAZO521
Trustpilot
* Code à utiliser lors de votre commande sur victorparts.com

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Spider GTV de 1996, moteur TBE, gris clair, capote rouge saine à réviser, extérieur BE, jantes alu, échange possible. Prix : 3 900 € à débattre. Tél. : 0681923896 (dépt. 21).

ALPINE

Annonce Pro

Alpine A110, 1968, historique complet, moteur 1300 G Gordini, radiateur neuf à l'avant, boîte neuve 5 vitesses, jantes alu 13 pouces, voiture à finir de remonter, intérieur neuf complet fourni, faisceau neuf fourni, phares longue portée, ailes neuves d'origine fournies, livraison possible. Prix : 62 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Alpine A610, 1991, 1re main, 84 000 km, int. drap gris, excellent état, booster turbo, CGN + 4 jantes montées neuves. Prix : 48 900 €. Tél. : 0607616719 (dépt. 13).

Alpine A310 V6, 1979, ent. orig., 33 420 km, rouge Tolède, BV5, TBE, factures, CGN, CT 05/21. Tél. : 0681612001 (dépt. 60).

AUDI

Audi Coupé GT 5S, 1982, à refaire ou pièces, rouille perforante coffre, aile AVD, mot. 130 000 km, int. neuf, complète. Prix : 1 000 € à déb. Tél. : 0679544207 (dépt. 41).

AUSTIN

Austin Jeep de 1955, à restaurer, n° de série 6925. Prix : 3 200 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

AUTOBIANCHI

Annonce Pro

Autobianchi Bianchina Eden Roc de 1959, avec moteur d'origine, porte-bagages, très saine, roule parfaitement, livraison possible. Prix : 26 500 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Autobianchi Bianchina 110 DBA berline de 1964, TBE d'origine, bleu ciel, toit blanc. Reprise possible. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

BMW

BMW 316 de 1978, 2 portes à réviser sans contrôle technique, bon état carrosserie, moteur tournant. Tél. : 0670892142 (dépt. 50).

BUICK

Annonce Pro

Buick Riviera de 1964, moteur V8 425 ci, 7L, 340 cv, carburateur 4 corps, entièrement d'origine, 89 000 miles, BV auto, freins et direction assistés, clim, vitres et sièges électriques, livraison possible. Prix : 29 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

CARBODIES

Annonce Pro

Carbodies Fairway FX4, 1995, rare taxi anglais à restaurer, conduite à droite, CG française, 454 000 km compteur, moteur tournant, véhicule à remettre en service, carrosserie à reprendre, soubassement sain, dans l'état, sans CT, autres photos sur demande. Prix : 4 500 €. Tél. : 06 17 81 63 16, sandrine@jadis38.fr (dépt. 38). Ets Jadis.

CHEVROLET

Annonce Pro

Chevrolet Corvette C1 de 1962, boîte manuelle 4 vitesses, très bel exemplaire d'origine, véhicule en parfait état de conservation, 68 410 miles. Échange, livraison possible. Prix : 65 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

CITROËN

Citroën 2 CV AZAM, 1964, superbe état, presque neuve, entièrement restaurée, 89 000 km, sièges rouges neufs, capote noire neuve. Prix : 18 000 €. Tél. : 0688051053, arnaud.chandioux@wanadoo.fr (dépt. 03).

Annonce Pro

Citroën 2 CV AZAM de 1967, restauration complète avec dossier et expertise de valeur, véhicule très sain et entièrement révisé, intérieur neuf. Prix : 11 600 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Citroën 2 CV AZLP, 1958, n° 1010931, pour pièces ou grosse restauration, manque sièges et capote. Prix : 1 500 €. Tél. : 0385470693 (dépt. 71).

Citroën 2 CV6 AZKA, 1981, moteur type Ami 8, 4 pneus neufs, MA bruyante mais boîte rechange fournie, caisse nécessitant bon lifting, bonne base restauration, CGC, vendue en l'état sans CT (périmé), roule tous les jours. Prix : 2000 €. Tél. : 0673462399, jeanmarie.desbrugeres@orange.fr (dépt. 23).

Annonce Pro

Citroën 2 CV6 de 1990, 65000 km d'origine, état proche du neuf, restauration de haut niveau sur châssis neuf, mécanique remise à neuf également ainsi que l'intérieur. Prix : 14500 €. Tél. : 0613806126 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Citroën AMI 8 berline 1972, blanc, toit vert, 64900 km, assez BEG, alternateur, allumage, pneus, embrayage récents, châssis BE, plancher changé. Prix : 2500 €. Tél. : 0613312740 (dépt. 77).

Citroën BX 19 GT, 1985, 45000 km certifiés, 1re main, CT vierge, expertisée 9000 €, entièrement révisée, distribution, sphères, échappement neufs, toutes vidanges, filtres, bougies, toujours en garage, reprise/échange possible contre ancienne. Prix : 7 990 €. Tél. : 06 11 05 81 82 (dépt. 23).

Citroën CX 25 TRD, 1986, TOE, Diravi, 4 pneus neufs, peinture récente, CG normale, CT 11/2022. Faire offre. Tél. : 0683655803, darnisaf@orange.fr (dépt. 58).

Annonce Pro

Citroën DS 21 Pallas de 1971, carbus, boîte mécanique, très rare option chauffage place arrière, tissus bleus, roule parfaitement, très saine d'origine, CT pour la vente, CG française, livraison possible. Prix : 25000 €. Tél. : 0616153417 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Citroën DS 23, 1973, carbu BH, gris AC095, toit en alu ouvrant, intérieur cuir et AT, modèle Pallas, nombreux frais, très saine et entretenue, CT le 3 mai. Tél. : 0787889405 (dépt. 16).

Citroën DSpécial de 1973 à restaurer, moteur bloqué, carrosserie BE. Prix : 5 000 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

Citroën Dyane de 1974, 60000 km, infos sur demande. Prix : 4500 €. Tél. : 0662815209 (dépt. 34).

Citroën LNA, CG, 800 €, mot, BV. Tél. : 0788048837 (dépt. 88).

Citroën Traction 11B 1952, châssis BE, 2 tons noir gris métal, CGC. Prix : 10000 €. Tél. : 0633517009 (dépt. 48).

Annonce Pro

Citroën Traction 11B de 1955, moteur 11D, voiture dans un très bel état d'origine. Peinture récente. Châssis en bon état. Allumage & pompe à essence neufs. Intérieur d'origine à remplacer. Carte grise normale, CT OK, livraison possible. Prix : 9200 €. Tél. : 0616153417 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Citroën Traction 11B de 1955, moteur 11D, moteur, carrosserie, sellerie, freins neufs, CG normale, CT OK. Prix : 15000 €. Tél. : 0614873610 (dépt. 01).

DATSUN

Datsun 4 voitures en TBE. Tél. : 0680425737 (dépt. 46).

DELAGE

Delage DI Torpédo à restaurer, 5 pneus neufs. Tél. : 0686894217 (dépt. 38).

FIAT

Fiat 600 Multipla 100D de 1963, BE orig., 7 pl., 2 couleurs, révisée, prop. depuis 30 ans, reprise possible. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

Fiat Coupé 2.0 16V de 1995, noir, intérieur cuir noir, bon état. Échange possible. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

Depuis 1907
au service de nos assurés

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr

ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION

CLASSIC AUTO
MAINTENANT NOUVEAU
Plus de 990.000 articles
Tous les Coupés et les Berlines
125 / 127 / 128 / 130 / 131
500 / 126 / 124 / 600 / 850
Également pièces ABARTH
FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
Delta Integrale Montecarlo
A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
www.classic-auto.eu

Ventes autos (Suite)

Fiat Punto 16V, 2000, cabriolet, 75000 km, bleue, toutes options, clim, jantes alu, capote électrique neuve, TBE. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

FORD

Ford Capri 2, 1977, 32 000 km d'origine, toit vinyle noir impeccable, auto neuve strictement d'origine, photos sur demande. Tél. : 06 78 69 14 45 (dépt. 14).

Ford Escort cabriolet de 1985, bleu nuit, à réviser, capote neuve, jantes alu, intérieur gris, pare-chocs avant et arrière et feux arrière d'Escort Phase 2. Prix : 1 700 € à débattre. Tél. : 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Ford Fiesta, 1983, 1.1, 2 portes, super état, 1re main, couche garage, 116 000 km, roule tous les week-ends, rouge, contrôle technique OK, intérieur superbe. Prix : 750 €. Tél. : 06 81 30 78 18 (dépt. 34).

Ford Jeep de 1944 à restaurer. Prix : 8 000 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

Annonce Pro

Ford Taunus 12M de 1964, très belle restauration, moteur refait dernièrement, contrôle technique OK, livraison possible. Prix : 8 600 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Ford Taunus 12M de 1968 et 1969, les deux avec carte grise mais sans contrôle technique, + 1 tonne de pièces d'occasion et neuves, vente notariée. Prix : 7 500 € le lot. Tél. : 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Ford Thunderbird, 1956, carburateur, embrayage, silencieux, joints, boîte, pont neufs, deuxième main rouge, capote noire, hard-top, expertisée 43 000 €. Prix : 39 900 €. Tél. : 09 50 90 17 83 (dépt. 17).

HOTCHKISS

Hotchkiss Anjou 1350 de 1951, noire, int. gris refait par pro, méca. et carros. en bon état, 21 228 km compteur, CGN. Prix : 15 000 €. Tél. : 07 69 57 15 48 (dépt. 29).

JAGUAR

Jaguar SE coupé 1954, très saine, complète, à restaurer, visible en Belgique. Prix : 33 000 €. Tél. : 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

LADA

Lada Samara 1100 de 1996, 3 portes, 5 CV, ess., attelage, complète ou en pièces détachées. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

LANCIA

Lancia Flavia 1800 de 1968 à restaurer. Tél. : 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Lancia Fulvia coupé 1300 S, 1974, CT OK, totalement restaurée, 79 000 km, bleu marine. Prix : 12 000 €. Tél. : 06 83 92 28 04 (dépt. 74).

Lancia Fulvia, 1972, série 2, à restaurer, plus pièces Zagato et Fulvia série 1 avec choc avant, en lot ou séparément, plus autres pièces Fulvia. Tél. : 06 08 83 99 92 (dépt. 79).

Lancia Thema 8.32 moteur Ferrari de 1989, bon état d'origine, échange possible auto, moto, scooter. Prix : 17 000 €. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

LAND ROVER

Land Rover Range Rover, 1991, 2.5 TD, TBE, entièrement révisé. Tél. : 04 77 78 09 52 (dépt. 42).

LOMAX

Lomax Cyclecar sports type 224-223 de 1986-1982, rouge, 4 places, 4 roues, ventilée avec portes, bleue, 2 places, 3 roues AR jumelées, moteur Visa, restaurées, magnifiques, livraison possible. Prix : 16 500 € chaque. Tél. : 06 22 26 23 09 (dépt. 33).

MATRA

Matra Bagheera SX 35507 de 1977, 7 CV, phase 2, état de marche, CG, prix à débattre. Tél. : 06 27 75 93 36 (dépt. 66).

MAZDA

Mazda MX5 cab 1.6 de 2001 bleu, 7 CV, 170 000 km, BE, jantes 17", éch. poss. Prix : 6 200 €. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 14).

MERCEDES

Mercedes 200E coupé 2.0 de 1994, 140 000 km, noire, TBE, toutes options, échange ou reprise possible. Prix : 6 900 €. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Annonce Pro

Mercedes 250 CE de mars 1971, moteur 6 cylindres, révisée, pneus neufs, livraison possible. Prix : 12 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Annonce Pro

Mercedes 280 SL de 1977, très belle voiture, moteur refait, sellerie, intérieur neuf, voiture rare, livraison possible. Prix : 53 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Mercedes 280 SE de 1979, 16 CV, BA, 153 000 km, bon état mécanique, freins AR et pneus neufs, sans CT, peinture à refaire, à prendre sur plateau, + pièces. Tél. : 02 48 59 16 21 (dépt. 18).

Mercedes C 220 D, 1997, 340 000 km, BE carrosserie, à changer : bougies, ciel de toit, frein parking bloqué, à prendre sur remorque, CG, sans CT. Prix : 350 €. Tél. : 06 04 43 68 40 (dépt. 19).

MG

MG B cabriolet de 1970, verte, intérieur cuir noir, BEG, batterie, échappement, allumage, pompe à essence neufs, CGC. Prix : 12 500 €. Tél. : 06 13 31 27 40 (dépt. 77).

MG B GT de 1969, à restaurer, sans carte grise. Prix : 6 500 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

MG B, 1971, bon état, CT OK. Prix : 12 500 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

MG Midget, 1953, véhicule entièrement restauré, état irréprochable, 27 000 km au compteur, propriétaire depuis 2019. Prix : 36 000 €, gegout_hubert@orange.fr (dépt. 88).

Annonce Pro

MG TF 1 500 cabriolet de 1955, belle voiture, carte grise française, nombreuses factures d'entretien françaises, très belles couleurs, roule très bien, couvre-tonneau et side screen, livraison possible. Prix : 31 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Toutes les pièces pour votre Lancia FULVIA

www.PIECES-FULVIA.com
Pour tout renseignement : 04.76.38.90.73 ou contact@pieces-fulvia.com
PIECES - Fulvia .COM
PayPal

MORGAN

Morgan 4/4 de 1975, état exceptionnel, durites neuves, peint. refaite en 2018 par pro, sièges RAS, 43 000 km, pas de rouille, roule l'été. Prix : 27 000 € à déb. Tél. : 06 10 65 52 19 (dépt. 26).

OPEL

Opel Ascona 1600 LS, 1987, 101 400 km, dans son jus, roule tous les jours. Prix : 2 500 €. Tél. : 06 28 29 89 68, leblonddenis76@hotmail.fr (dépt. 55).

Annonce Pro

Opel Commodore C 2.5 S de 1979, essence 14 CV, 6 cylindres, carburateur, blanche, int. correct, taches sur le toit et capot moteur, véhicule non tournant à restaurer, autres photos sur demande. Prix : 1 000 €. Tél. : 06 17 81 63 16, sandrine@jadis38.fr (dépt. 38). Ets Jadis.

Opel Kadett, 1966, à restaurer. Prix : 600 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

Opel Manta 1900 SR de 1970, régul, plus pièces. Prix : 12 000 € ferme. Tél. : 03 20 78 28 12 (dépt. 59).

Opel Rekord de 1973, diesel, tournante, couleur or, prévoir plateau, CG à mon nom. Prix : 1 000 €. Tél. : 06 07 59 75 63 (dépt. 19).

PANHARD

Panhard 24BT, 1966, 49 700 km, dans son jus, quelques points de rouille, mécanique et boîte fonctionnent bien, régulièrement entretenue et utilisée. Prix : 6 900 €. Tél. : 06 07 87 30 13, autobolidvhc@orange.fr

Panhard PL17, 1959, berline 4 portes, noire, roule bien, très bel intérieur, échange possible. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

PEUGEOT

Peugeot 201 de 1930, bon état, à restaurer. Prix : 4 000 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

Peugeot 203, 1952, berline, petite lunette, avec flèches, peinture et intérieur refaits, roule bien toutes distances. Prix : 18 000 €. Tél. : 06 79 21 25 26 (dépt. 14).

Annonce Pro

Peugeot 203 type C5 de 1955, CG 7 places, 83000 km, jamais repeinte, saine, int. d'origine très propre, entièrement révisée, pneus Michelin, freins complets neufs, excellente mécanique. Prix : 12 900 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Annonce Pro

Peugeot 204 de 1973, 34 000 km, état d'origine très saine, bel intérieur, tournante mais révision générale à prévoir, excellente base. Prix : 4 500 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Peugeot 205 Open, 1987, 187 000 km, série limitée rare, 1re main, tout historique et factures disponibles, nombreuses réparations en 2018, suspensions, freins, distrib. etc. Renseignements par e-mail. Prix : 4 500 €, dumarch38@orange.fr (dépt. 38).

RESTAURATIONS COMPLÈTES
Spécialiste Sinpar et Kugelfischer
Entretien
Amélioration moteurs
RÉTRO MÉCA
04 42 67 21 36 retro-meca.com

L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION
RCS Lyon 480344423 - Orias n° 07004764
Auto - moto de collection acceptées jusqu'à 2004
Tarif mono véhicule à partir de 19 €*
Tarif flotte collection à partir de 43 €*
Assistance avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**
Jugez plutôt !
SM3A ASSURANCES JACQUOT
3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON
www.sm3a.fr
** Nous consulter
* Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (RCDR)
04 78 766 733
sm3acollection@gmail.com

Peugeot 205 cabriolet Roland-Garros de 1991, 110 000 km, très bon état, capote élec. Tél. : 04 77 78 09 52 ou 0644369407 (dépt. 42).

Peugeot 205 GRD, 1992, CT OK 12/20, amortisseurs neufs, révisée, excellent état carrosserie. Prix : 2 500 € à débattre. Tél. : 0668887165 (dépt. 12).

Peugeot 206 CC Roland-Garros, 2000, 168000 km, CT OK, DA, JA, clim. Tél. : 0686385692 (dépt. 16).

Peugeot 301C, 1933, à restaurer, complète mais démontée, châssis nettoyé, prêt à traiter, moteur 2 paliers, ouvert pour contrôle, pièces en plus. Prix : 1 700 €. Tél. : 0649954020 (dépt. 74).

Peugeot 301, 1935, carrosserie saine, à repeindre, int. origine, roule bien, CG origine. Prix : 4000 €. Tél. : 0607597563 (dépt. 19).

Peugeot 306 diesel de 1998 : 4 portes, hayon, capot AV et AR, ailes AV, pare-chocs. Tél. : 0608901558, soir (dépt. 76).

Peugeot 306D, 2000, 4 portes, moteur DW8, TBE mécanique et entretien, factures. Prix : 1800 €. Tél. : 0606446387 (dépt. 33).

Peugeot 309 SR, 1987, TBE, 137 450 km, bleue. Prix : 1500 €. Tél. : 0607663397 (dépt. 56).

Peugeot 403, 1960, sans CG, véhicule démonté en apprêt, moteur tournant, photos sur demande. Prix : 900 €. Tél. : 06 70 55 47 78, coxjmm71@gmail.com (dépt. 58).

Annonce Pro

Peugeot 404 coupé de 1966, coloris très rare, entretenue et révisée, int. superbe état, CG collection. Prix : 29000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Peugeot 404, 1966, noire, int. rouge, peint. 5 ans, embray., distrib., allum. récents, roule bien, radio K7, état correct, visible en Creuse, CGC. Prix : 4 900 €. Tél. : 01 40 37 06 73 (dépt. 75).

Peugeot 406 coupé de 1999, 9 CV, super état, 150000 km, bleu métal, toutes options. Prix : 4 900 €. Tél. : 06 15 83 73 15 (dépt. 38).

twinbusch.fr
TWIN BUSCH GERMANY
Pont élévateur 2 colonnes
4.2 T ...seulement 1399 €
TW 242 A
...seulement 2399 €
Pont parking 4 colonnes
TW F-150
Equilibreuse de roue
...seulement 749 €
TW 436 P
3.6 T
Pont élévateur 1 colonne
2.5 T ...seulement 2899 €
TW 125 M
Mobile et simple
Démonte-pneu
TW X-610
...seulement 849 €
(Tous nos prix s'entendent TTC – TVA 20 % incluse)
TWIN BUSCH Sàrl
6, Rue Louis Armand ♦ F-67620 Soufflenheim
+33 (0) 3 88 94 35 38 | accueil@twinbusch.fr
Nous sommes à votre disposition du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et 14h00 à 18h00 ainsi que le samedi de 09h00 à 12h00

RENAULT

Annonce Pro

Renault 4 CV de 1950, R1060, voiture en cours de restauration complète, 1re série, modèle 6 moustaches avec compteur fer à cheval, voiture rare, livraison possible. Prix : 28 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Renault 4 CV de 1950, R 1060, très bon état d'origine, 49000 km. Prix : 12 500 €. Tél. : 0032 496 983 459, Belgique.

Renault 4 CV, 1951, modèle Luxe, toit ouvrant, couleur bordeaux, CGC, faire offre. Tél. : 0683193063 (dépt. 15).

Renault 4 CV prototype unique ex-Groupe F, homologué, 10 CV, montage idem Alpine usine, boîte 364, Gotti, portes AV inversées, faire offre au-dessus de 60000 €. Tél. : 0666728899 (dépt. 06).

Renault 4 TL, 1980, 91 000 km, informations sur demande. Prix : 4500 €. Tél. : 0662815209 (dépt. 34).

Renault 4 TL de 1981, en TBE, pompe à eau, freinage complet remplacé, 114 000 km, pas de rouille. Prix : 8 000 €. Tél. : 0610655219 (dépt. 26).

Renault 4 Clan, 1987, 144000 km, d'origine, blanche, sans CT, carrosserie à revoir, corrosion, BE, prévoir plateau, prix à débattre. Tél. : 0679767567 (dépt. 49).

Renault 4 GTL Clan, 1987, 138 000 km, bleu métal, CT OK, pas de corrosion plateforme, pneus, batterie neufs. Prix : 4100 €. Tél. : 0674276848 (dépt. 71).

Annonce Pro

Renault 4 Savane, 1989, 1re main, 120000 km, très bon état, peinture récente, révisée, CT OK, livraison possible. Prix : 6800 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Renault 4 Sinpar type 1128, avec CG, lot de 2 à restaurer. Tél. : 0611998664 (dépt. 93).

Renault 5 de 1982, beige, 5 portes, beige, sièges GTL, CG OK, moteur tournant, à réviser, échange possible. Prix : 850 € à débattre. Tél. : 0681923896 (dépt. 21).

Renault 5 TL, 1982, traitée Dinitrol, neuve, 41 600 km, beige, CT OK, idéal collection. Prix : 5800 €. Tél. : 0687149828 (dépt. 42).

Renault 5 TL, 1983, R1227, 1re main, blanche, CT OK, carte grise normale. Prix : 3700 € à débattre. Tél. : 0608239215, philippegaymay@wanadoo.fr (dépt. 62).

Renault 9 Turbo de 1989, blanc nacré, CGN, d'origine, roulante. Prix : 5000 €. Tél. : 0611998664 (dépt. 93).

Belles ANCIENNES .com 10 ANS www.belles anciennes.com
Restaurer, Entretenir, Protéger
FEROSE
On ne gratte plus, on Férose la rouille !
LES SPECIALISTES DU TRAITEMENT DE LA CORROSION
BOUTIQUE EN LIGNE : www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com

Ventes autos (Suite)

Renault 11 GTX, 1988, parfait état, 115 000 km, véhicule de famille, toujours couché garage. Prix : 1 500 €. Tél. : 06 77 14 96 78 (dépt. 41).

Annonce Pro

Renault 18 Turbo, 10/1983, 56 000 km, peinture d'origine, très saine, entièrement révisée, factures récentes, 4 pneus Michelin neufs. Prix : 9 000 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Renault 19 cabriolet, 1992, 8 soupapes, bon état. Prix : 6 500 €. Tél. : 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Renault 20 TX de 1982, distribution pompe à eau neuve, jantes alu, pneus neufs, crochet attelage, caisse saine, bon état, CT à la vente. Prix : 3 000 €. Tél. : 06 65 19 43 48 (dépt. 89).

Renault 25 TD Courchevel de 1990, bon état mécanique, 227 000 km, faire offre. Tél. : 06 21 83 50 99 (dépt. 62).

Renault Clio 1.4 RT, 1994, 51 000 km, distribution et révision faites, BEG, intérieur impeccable, extérieur bien, aucun frais à prévoir nerveuse et agréable à conduire, devient rare, prix ferme ou échange/reprise contre ancienne. Prix : 2 500 €. Tél. : 06 11 05 81 82 (dépt. 23).

Renault Espace RTE, 1998, 2.0, 326 800 km, mot refait à 220 000 km, CT OK 10/2020, bien entretenue, avec 6 sièges et 6 roues, pneus neufs, échappement et freins refaits en 2018. Faire offre. Tél. : 06 60 66 49 15, pymmec@orange.fr (dépt. 44).

Renault Mégane coupé, 2001, Phase 2, 1.6, 16V, choc AV, sans CG, VGA. Prix : 1 500 € à déb. Tél. : 06 83 42 91 81 (dépt. 23).

Renault NN2 de 1929 : en état de marche, carrosserie rouge et noir. Faire offre. Tél. : 06 08 23 92 15, philippegaymay@wanadoo.fr (dépt. 62).

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Silver Cloud 1957 S1, blanche, assez BEG, roule ttes distances, CGF, CT OK. Prix : 25 000 €. Tél. : 06 13 31 27 40 (dépt. 77).

ROVER

Rover cabriolet 16HP, 1939, 6 cylindres, carrosserie Salmons, gros compas mobile Tickford, en super état, moteur, peinture, chromes neufs, factures, photos sur demande. Tél. : 06 78 69 14 45 (dépt. 14).

Adresses classées

CARBURATEURS

Finis les constants ajustements et soucis de réglage des

SU H & HS4-6-8 - HD6 & 8 et ZENITH 150 & 175 CD/CDSE

EFFICIENT TIP! Découvrez la merveille qu'est le HIF, fiable, étanche, réglage précis et stable, STARTER MANUEL.

Sur toute **JAGUAR-TRIUMPH-MG-VOLVO**...

680 € la paire, inclus tout le nécessaire de pose (filtres GREEN en option)

DELM Tél. 0321 979 895 Email : del_supply@yahoo.com

ÉLECTRICITÉ

Fabricant de faisceaux éléctriques

PLUS DE 120 MODÈLES DISPONIBLES !

DES PRIX ATTRACTIFS nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité

NOUVEAU : Pompes à eau Ferrari 208, 308, 328, Dino, Mondial

www.Faisceaux-Classic-Car.com

Tél : 03 64 16 39 83 contact@faisceaux-classic-car.com dans l'Aisne (02)

CARROSSERIE

ELEMENTS POLYESTER

MC RACING

RENAULT 4 CV, R8, Dauphine, Gordini, Alpine A110

SIMCA 1000, Rallye I, II, III

également BMW 2002 et OPEL Kadett

DOCUMENTATION GRATUITE SUR SIMPLE DEMANDE

MC RACING 2500 route de JONQUIERES - 30840 MEYNES Tél. 04.66.57.24.57 - Fax. 04.66.57.51.69 www.mcracingsa.com • E-mail: mcracingsa@aol.com

Classic Auto Elec Electricité Tout Véhicule

Vente en ligne

Disponible 24h/24 sur notre site internet !

N°1 français des pièces pour électricité auto

Allumeurs électroniques

DÉCOUVREZ LA GAMME 123 IGNITION

CB VISA MasterCard Chèque PayPal

4, avenue de la Loire 37530 Nazelles-Négron

☎ 02 47 79 09 93 contact@classicautoelec.com

www.classicautoelec.com

CHROMAGE

F&Chrome

Restauration paraboles de phares

Argenture à l'ancienne

www.fchrome.eu 06 60 29 48 33

www.lasercar.fr 07 70 07 63 07 sav@lasercar.fr

Pour figurer dans cette rubrique

MORGAN 06.22.04.17.83

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

AES
AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD
Pièces et accessoires auto électriques
pour les voitures moderned ou classiques

www.autoelectricsupplies.fr

FREINAGE

ALBI
FREINAGE
SPÉCIALISTE FREINAGE RÉTRO

ÉCHANGE
RÉPARATION
Nous restaurons dans nos ateliers :
Etrier, Hydrovac, Mastervac, Maitre-cylindre, Regarnissage Mâchoires, Cylindre de roue, Mâchoire de frein, Emetteur et Récepteur d'embrayage

Renseignements ou commande :
Tél. 05 63 800 260
demandez Julien :
Tél. 06 715 715 57

BOUTIQUE EN LIGNE
Vente de pièces neuves d'origine
Plus de 3000 références en stock
Plaquettes, mâchoires... et destockages !
contact@albifreinage.com

www.albifreinage.com

SELLERIE

DIFS
Sellerie & Mousses
Toutes les Mousses
Alfa Roméo Spider,
Citroën DS, MG B,
Jaguar Type E,
Alpine, R5,
Peugeot 205,
504, Golf GTi
Porsche 911...
Votre sellerie à l'origine

www.sellerie-difs.com
Z.A. La Plagne 69210 BULLY - Tél. 04 37 58 09 77
Demandez nos tarifs sur difslelan@wanadoo.fr

SELLERIE
AUTO
MOTO
BATEAU
12 impasse de Barlay - 77160 St Brice
Nous vous proposons
la restauration de tous types
de sellerie dans notre gamme
tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com

AUTO
MOTO
AVION
BATEAU
SFM Sellerie • Frédéric Moulins
Réalisation, Rénovation et Transformation
Tél/Fax : 01 30 55 54 90
Portable : 06 80 81 99 50
email : s.f.m@orange.fr
Site : www.sfm-sellerie-clayes-sous-bois.fr
24 rue du bois malhais 78640 Saint Germain De La Grange

MOTEURS

RECONSTRUCTION MOTEUR
VENTE DE PIÈCES TOUTES MARQUES

TOUS TRAVAUX SUR CULASSES & BLOCS MOTEURS
PASSAGE AU SANS PLOMB
CHEMISAGE (porsche 997...)
MONTAGE GROSSES SOUPAPES
EQUILIBRAGE
RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...
www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE

laser TECH
SOUDURE LASER
HAUTE PRÉCISION - AUCUNE DÉFORMATION
Matériaux : Aluminium, Acier, Fontes alu/acier, Bronze, etc.
CULASSES.CYLINDRES.VILLEBREQUINS
CARTERS.ARBRES... et autres sur demande
Tél. 06 64 46 20 69 - www.lasertech.fr

cocaud
Mécanique de précision
• Tournage
• Fraisage
Réparation ou Pièces neuves au modèle
Arbre ou Moyeu cannelé • Couronne de démarreur
Épreuve • Surfaçage • Rectification soupapes et sièges
Atelier de rénovation de culasses
renseignements : 02 40 55 02 72 / contact @cocaud.fr
Z.A. de la Bergerie 44110 LOUISFERT www.cocaud.fr

SELLERIE (SUITE)

SELLERIE
GARNITURE
Alex MAIN
04 70 98 73 31
www.sellerie-auto.com
Z.A. Les Combes - 03200 LE VERNET (Vichy) - alex.main@free.fr

Retrouvez la grille petites annonces page 140

POMPES À EAU

RENOV'
POMPES A EAU
RÉPARATION DE TOUS TYPES
DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

TRANSPORTS

JEAN-LUC DUBOIS
Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - competition)
avec sérieux et délicatesse
partout en France
et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORDOGNE)

RESTAURATION

GARAGE
RACLIN
Entretien et restauration
TOUTES MARQUES

03.26.81.44.70
garagedavidraclin@orange.fr
51230 CONNANTRE

Le bulletin d'abonnement est en page 115

Adresses classées

PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

CLASSIC GLASS

vitrages sur mesure
pour autos de collection

contact@classicglass.fr
www.classicglass.fr

PEINTURE

Depuis 1993
Restom®
Adhérent FFVE P074
Fabricant Français

Technologies pour la restauration des véhicules anciens

Découvrez nos peintures solvantées
conformes à l'origine :
- **Châssis / Cadre** (Époxy, glycéro)
- **Carrosserie** (Polyéthurane...)
- **Moteur** (haute température)

Peinture sur mesure
Teinte à la demande

www.restom.net
COMMANDER EN LIGNE

Toutes TEINTES Standards ou sur mesure
Notre COLORISTE à votre service !

Et bien d'autres produits pour rénover et entretenir VOS ANCIENNES.

20, rue du 1er Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60

+ de 14 000 teintes d'époques collectées depuis 25 ans

Suivez-nous
RestomFrance Restom_France

annonces.gazoline.net

PEINTURE (SUITE)

Peinture polyuréthane solvantée pour véhicules de collection
+ de 40.000 teintes disponibles
Sprido Peinture Depuis 1950
Teintes d'époque toutes marques des années 30 à aujourd'hui. Peintures métallisées, mates, brillant direct...
MAIS AUSSI : Peintures moteur, époxy, monocomposant, apprêts, mastics, abrasifs, pâte à polir, matériel pour peinture et lustrage carrosserie
STOP ROUILLE ! MOTTAZ marque Française au service des passionnés
Convertisseur de rouillle universel
www.sprido-peinture.com
Achat en ligne et vente par correspondance. Livraisons journalières sur toute la France.
Peintures Sprido - ZA de Bellevue - 69610 SOUZY
Tél. 06.36.09.61.06 (demandez Florent ou Robert)

TRANSPORTS (SUITE)

TRANSPORT de véhicules TOUTES DISTANCES depuis 1991
TOUS VÉHICULES & MOTOS - FRANCE et ÉTRANGER - assurance selon valeur
M. Bernard BRION : Tél. 06 87 85 19 41 ou 05 53 28 21 93
Nous répondons à toutes vos demandes. email : gitesdelabastide@gmail.com

DVD AUTO
TRANSPORT DE VÉHICULE
ancien, collection, prestige
Toutes distances
Devis sur simple appel
Tarifs compétitifs
Assurance selon valeur
06.48.04.13.87 - 06.87.97.33.77
dvd-auto@orange.fr
77320 La Ferté-Gaucher
RCS 538 735 606

RADIATEURS

Touraine Radiateurs
Réparation de radiateurs thermiques
marques prestigieuses
- Restauration complète des radiateurs
- Fabrication à l'identique de faisceaux en nid-d'abeilles (Bugatti, Rolls...)
- Fabrication de faisceaux à ailettes droite (tubes ronds) ex : 5HP, B2, B10, C4...
- Fabrication sur-mesure de radiateurs (cuivre, laiton, alu...)
- Réparation, rénovation de réservoirs (décapage, sablage, et application de résine époxy...)

SALMSON
BUGATTI

11, rue du bon raisin 37600 Loches
02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55
touraineradiateurs@gmail.com

Radiateurs Tamisier
Rénovation, fabrication de radiateurs anciens pour véhicules de collection et de course.
90, rue des Pays-Bas - 84100 Orange
Tél. 04 90 34 05 80 - Port. 06 28 49 33 97
www.radiateurs-tamisier.com

Ventes autos (Suite)

SALMSON

Annonce Pro

Salmson AL3 Torpédo de 1922, voiture rare, même propriétaire de 1955 à 2008, belle patine, démarrage manivelle. Prix : 20 000 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

SIMCA

Simca 1000 : 2 voitures en TBE. Tél.: 0680425737 (dépt. 46).

Simca 1100 GLS de 1977, CGN, 75 000 km, marron métal, tournante dans son jus. Prix : 1 000 €. Tél.: 0611998664 (dépt. 93).

Annonce Pro

Simca 1100 de 1980, 72 000 km, véhicule jamais repeint, état strictement d'origine, sans corrosion, intérieur tissu or proche du neuf, entièrement révisée, avec ses livrets Talbot. Prix : 6 900 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Simca 1100, entière ou pour pièces, complète, moteur non bloqué. Prix : 400 €. Tél.: 0656710178 (dépt. 71).

Simca 1301 à restaurer, presque complète, moteur bloqué. Prix : 500 €. Tél. : 06 40 57 09 75 (dépt. 81).

Simca 1307 S de 1978, essence, 7 CV, très bonne base de restauration, avec important lot de pièces, véhicule toujours à l'abri, prévoir plateau. Prix : 1 800 €. Tél.: 0329230869 (dépt. 88).

Simca 5 de 1937, découvrable, 2 tons, très bon état, carte grise normale. Prix : 14 000 €. Tél.: 0673411791 (dépt. 34).

Simca 8 de 1951, à restaurer. Prix : 1 500 €. Tél. : 00 32 496 983 459, Belgique.

Simca Ariane 4, 1958, en bon état. Tél.: 0625050305 (dépt. 10).

SUZUKI

Suzuki SJ410 de 1983, bâché, bleu clair, 4 places, CT OK, bon état. Prix : 4 500 €. Tél.: 0041 762 961 171, Suisse.

TALBOT

Talbot Lago T15 LB : complète à restaurer. Tél. : 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Talbot Tagora GLS de 1982, très saine, bon état, plus GLS pour pièces, bon moteur 2.2, BA, pièces Indenor, culasses, moteur XD3 industriel révisé. Tél. : 04 77 78 09 52 ou 06 44 36 94 07 (dépt. 42).

TRIUMPH

Annonce Pro

Triumph TR3 A de 1960, très saine, entretien français suivi, intérieur en TBE, belle voiture avec une sonorité incroyable, quelques retouches de peinture seront peut-être nécessaires. Avec paire de déflecteurs pare-brise et couvre tonneau, livraison possible. Prix : 24 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Annonce Pro

Triumph TR4 A IRS de 1966, belle carrosserie et beaux dessous, moteur refait avec 8 000 € de factures françaises, prête à rouler, livraison possible. Prix : 26 500 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Corrado VR6, 1995, état d'origine, 200 950 km, CT OK 02/2021, gris métal, CGN, couche garage, carnet d'entretien et factures, belle voiture. Prix : 12 000 €. Tél. : 06 21 47 91 12 (dépt. 62).

Volkswagen Golf 3 diesel (2) avec CG, pour pièces, complète tourne. Prix : 300 €. Tél. : 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Volkswagen Golf cabriolet 1998, vert foncé, train AV, amortisseurs AR, allumage, batterie neufs, 280 000 km, CT OK, BEG. Prix : 3 500 €. Tél. : 06 13 31 27 40 (dépt. 77).

Volkswagen Golf I C, 1982, 2 portes, pour restauration ou pièces, moteur en état de marche, 163 141 km, CG. Prix : 800 €. Tél. : 06 79 30 27 96 (dépt. 01).

Volkswagen Golf II, 1990, 1.8 GU, 3 portes, essence, 7 CV, 268 900 km, moteur refait à 265 000 km, 4 000 €, distribution, carbu Weber, démarreur, radiateur, ventilateur, allumage complet, tringlerie et levier de vitesse neufs. Tél. : 06 75 91 53 88 (dépt. 50).

Volkswagen Golf IV V6 4Motion, 2000, 140 000 km. Tél. : 07 64 18 05 22 (dépt. 41).

Rare et d'Origine
AUTOMOBILES DE COLLECTION
ACHAT / VENTE
& Dépôt-vente
Recherche de véhicule
--TRANSPORT--
Tél. 06 16 15 34 17

Achats autos

BMW

BMW 2002 et Série 3. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

CITROËN

Citroën 2 CV 1976-1978 : caisse complète très saine, sans CG à prix réaliste, capot AV de 1956 en TBE. Tél. : 03 21 82 89 05, à 20h (dépt. 62).

Citroën 2 CV premier modèle avec CG, plutôt sortie de grange, région Bretagne. Tél. : 06 99 74 78 27 (dépt. 29).

FORD

Ford T Torpédo ou center door roulante et Citroën 5 HP Trèfle roulante et tournante, même restauration ancienne. Tél. : 03 21 82 89 05, 20h (dépt. 62).

MATRA

Matra Murena 2.2 ou 1.6 ou Bagheera. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

MERCEDES

Mercedes 320 SL, R129, 1999 à 2001, TBE, faire offre. Tél. : 07 86 13 12 63, soir (dépt. 19).

PANHARD

Panhard X87, épave pour pièces avec CG, faire offre, pas de SMS. Tél. : 06 82 24 90 43 (dépt. 24).

Panhard Z ou PL17 cabriolet à restaurer, même en mauvais état, faire offre, pas de SMS. Tél. : 06 82 24 90 43 (dépt. 24).

RENAULT

Renault 21 break ou berline, tout état, partout en France. Tél. : 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

Renault 4 L : état exceptionnel d'origine, pas trop de kilomètres, ou rest. concours. Tél. : 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Renault Ondine : état exceptionnel, pas trop de km, prix correct. Tél. : 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

SIMCA

Simca ou Aronde, peu importe modèle et année, état exceptionnel d'origine ou rest. concours. Tél. : 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Type 3, prix suivant état. Tél. : 06 41 12 91 17 (dépt. 17).

VOLVO

Volvo P1800 ou 1800 ES, en état origine ou à restaurer. Faire offre. Tél. : 06 82 04 52 90 (dépt. 56).

Ventes deux-roues

Coffre à casque pour moto en TBE, 40 € pièce. Tél. : 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

Daelim 125 en TBE, à remettre en route. Prix : 500 €. Tél. : 06 80 42 57 37 (dépt. 46).

MASCOTTE
assurances
assurance collection et prestige

Tarifs flotte dégressifs dès le 2e véhicule
Cotisation offerte dès le 4e véhicule***
Avantages membres club

A partir de 17 € par an*

Devis gratuit et assurance immédiate 24h/24 sur mascotte-assurances.fr**
04 94 09 79 70

* Tarif annuel TTC au 01/01/2021 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1961 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation. ***En formule Essentielle.

Mascotte Assurances - Siège social : 12, rue de Provence 83400 Hyères - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - RCS Toulon B 799 646 203 N° Orias 14 001 768 (www.orias.fr) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest-CS92459 - 75436 Paris cedex 09 - Compagnie souscriptrice Generali. Garanties d'assistance souscrites auprès de Mondial Assistance.

Ventes deux-roues (Suite)

Honda 125 custom de 1998, très bon état. Prix : 1 100 €. Tél. : 06 31 65 06 50 (dépt. 45).

Honda 125, bicylindre, 1986, avec remorque. Tél. : 02 33 69 54 09 (dépt. 50).

Honda 650 Dominator, 1995, 1re main, 16 200 km d'origine, entretien Japauto, r.mock@wanadoo.fr (dépt. 75).

Honda Amigo PF50 4 temps bleu et argent, + Solex 6000 transmission par arbre sur AR, orange, pas tourné depuis 3 ans toutes les 2 en bon état. Prix à débattre. Tél. : 04 76 38 28 88 (dépt. 38).

Annonce Pro

Jawa CZ 125 de 1958, 18 000 km, état strictement d'origine, jamais restaurée ni bricolée, avec ses clés Jawa et CG, prévoir remise en route, excellente compression. Prix : 2 300 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Kawasaki AE 80 de 1982, CG, restaurée, état neuf, 4 750 km, rouge. Prix : 700 €. Tél. : 06 81 89 54 03 (dépt. 85).

Lambretta entraînement renvoi compteur se fixant sur la roue AV avec câble et gaine. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Annonce Pro

Lambretta LD 125 cm³ de 1957, resto complète, aucune corrosion, méca. ent. revue, pneus neufs, clé origine et CG à jour. Prix : 3 900 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Lambretta Scooter : moteur boîte. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Lambretta triporteur : moteur complet avec carburateur et flector. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane, avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables, alésage o intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane U57C de 1957, 125 cm³, culbuté rénovée, carte grise à mon nom et 125 culbuté de 1954, carte grise à mon nom. Prix : 2 000 € les 2. Tél. : 06 31 65 06 50 (dépt. 45).

Motoconfort Mobylette AU 32 S, années 50, complète, à restaurer, couleur beige gris. Prix : 300 €. Tél. : 06 70 55 47 78, coxjmm71@gmail.com (dépt. 58).

MZ 125 TS, 1978 : toutes pièces. Tél. : 06 87 04 15 96 (dépt. 71).

Piaggio Vespa 125E, 1982, scooter rouge, 27 000 km, 4 vitesses, TBE, rest. complète, révisé + Vespa 50, 1980, rouge, TBE, toutes options. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Piaggio Vespa 150 VB/1, 1958, grise, TBE, 4 vitesses. Tél. : 06 08 62 38 77 (dépt. 74).

Piaggio Vespa 150, 1958, gris, TBE concours, d'origine. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Piaggio Vespa 50, 1980, débridé, rouge, TBE origine, révisé, options. Tél. : 06 08 62 38 77 (dépt. 74).

Piaggio Vespa E125, 1982, rouge, état impeccable d'origine. Tél. : 06 08 62 38 77 (dépt. 74).

Suzuki Van Van 50 de 1973, blanc, restauré, CG à mon nom, bel état. Prix : 1 700 €. Tél. : 06 81 89 54 03 (dépt. 85).

Suzuki VX 800, 1994, 29 000 km, excel. état, rouge Antarès, équip. sup., base 5 000 €, éch. poss. side, BMW ou 4 cylindres jap. en BE. Tél. : 06 70 45 58 52 (dépt. 88).

Yamaha 125 SR, 1998, BEG, vert métal, 51 500 km, pneus neufs, top-case et supports neufs, frein AV à disque. Prix : 750 €. Tél. : 06 21 96 26 55 (dépt. 28).

Yamaha 400 XJ, BE, CG, 1 000 €, Griffon 125, BE, CG, pièces, 1 200 €. Tél. : 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Yamaha 850 TDM, 1991 : optique double, compteur, roues AV et AR, bloc AR avec feu, flancs G et D, diverses autres pièces 3VD. Pièces 850 TDM 4TX, culasse, démarreur, alternateur, divers carters et autre pièces. Négociable ou faire offre ou échange contre pièces 911. Prix : 1 000 €. Tél. : 07 69 86 77 62 (dépt. 69).

Achats deux-roues

Motobécane mobylette à restaurer ainsi que pièces pour vélo allemand WW2. Faire offre. Tél. : 07 66 24 06 37 (dépt. 07).

Solex moteur 1010 ou 1400 en bon état de fonctionnement, faire offre. Tél. : 00 43 664 494 99 08, hans_spilka@yahoo.de, Autriche.

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1600 Sprint, 1965 : boîte de vitesses complète, refaite à neuf par pro avec facture. Prix : 1 200 €. Tél. : 0662235478 (dépt. 38).

Alfa Romeo Alfasud, 1978 : 2 amortisseurs AV neufs De Carbon V38 54 16 83. Tél. : 0670892142 (dépt. 50).

Alfa Romeo Bertone 2000 : pièces. Tél. : 0238420086 (dépt. 45).

Alfa Romeo bougies Lodge 10514051060100HL d'origine neuves, plaquettes de frein plusieurs modèles, jantes tôle Nuova en BE, pare-chocs neuf complet, carbu Dell'Orto 40, joint de culasse 9990000800022. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Alfa Romeo GTV 6, 1983 : jantes magnésium, culasses, pistons, arbre à cames, démarreur, allumeur, bielles, bloc-moteur V6, nombreuses pièces, valeur 3000 €. Prix : 700 €. Tél. : 0384452294 (dépt. 39).

Alfa Romeo Nuova 1600 : pare-chocs AR neuf d'origine, emballé, jantes alu Manitalys Speedline en 5,5x14, joint moteur 1072340030, joint culasse Trophée 99900008000022. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Alfa Romeo V6 Turbo : 2 sièges AV électriques et chauffants, banquette AR velours bleu, plus lot de pièces. Tél. : 0623106998 (dépt. 54).

ALPINE

Alpine A110 : prise de renvoi sur boîte de vitesses pour tripmaster. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Alpine A110 1600S : bougies Champion N60R, R8G, Marchal H33RG, têtes Ducellier origine noires neuves, rehausseur allumeur, quantité limitée. Tél. : 0643776922 (dépt. 93).

Alpine A110 de 1976 : arceau 4 points, pipe admission, échappement, carbu V85 origine, silencieux Devil 1600, phares Cibié ø160 origine, train AV complet, traverse AR, feux AR chrome origine. Tél. : 0032476235897, Belgique.

Alpine V6 GTA D500, D501, D502 : module compteur/compte-tours + module température eau/pression et niveau huile + ordinateur de bord neufs. Faire offre. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

AUDI

Audi 100 de 1968 à 1976, 1.8, joint de culasse, réf. : 059 103 383A + boîte de segments Goetze neufs ø81,5 2x2,5x5. Tél. : 0648605602 (dépt. 60).

Audi 100 LS de 1976 : 4 portes, vitre manuelle, couleur crème, malle AR, lot de serrures de porte. Prix : 150 €. Tél. : 06 23 10 69 98 (dépt. 54).

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

AUSTIN

Austin Cambridge A55 de 1956, capot, BV, lames ressort, pont, train AV. Tél. : 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Austin Mini : 1 porte droite. Prix : 50 €. Tél. : 0615480501 (dépt. 49).

Austin Mini MK1 : 5 jantes tôle premier modèle, 10 pouces, bon état. Prix : 50 €. Tél. : 0608415962 (dépt. 72).

AUTOBIANCHI

Autobianchi A112 Abarth : volant 2 branches, très bon état. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Autobianchi Y10 : diverses pièces. Tél. : 0473915049 (dépt. 63).

BMW

BMW 635 CSi : 4 jantes BBS origine état neuf. Tél. : 0032476235897, Belgique.

BMW pièces 700, 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2002 Turbo, 2500, 2800, 3.3, 30 CSI, 633 CSI, Série 5 E12, B28, E34, E39, M5, Série 3 E21, E30, E36, E46, Série 7, neuves et occasion. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

BMW crochets d'attelage 1800-2000 4 portes, 30 CSi, 1602, 2002, 528i, E12, série 5 E12, E28, E34, berline et break, série 3 E30, berline, break, 728i, 735i de 1982. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

BMW échappement neuf 1600 ti 1967, 2002, 2000 4 portes, 2000 Touring, 2500, 2800, E12, E28, E34, 728, 728i et autres modèles neuf et occasion. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

CHENARD ET WALCKER

Chenard et Walcker moteur culasse Ricardo. Tél. : 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

CITROËN

Citroën 2 CV : 2 ailes avant gauche sablées en apprêt, crochet d'attelage. Tél. : 0233662500 (dépt. 61).

Citroën 2 CV : 5 jantes ø400, 2 portes AR AZU vitre carrée. Tél. : 0687041596 (dépt. 71).

Citroën 2 CV : carburateur, filtre à air, gâches de portières. Tél. : 0618451742 (dépt. 49).

Citroën 2 CV : pare-brise, lunette, boîte de vitesses, phares avec barre support, portes ARD et G, portes suicide. Tél. : 0650884438 (dépt. 80).

Citroën 2 CV : portes, réservoir, vitres, capot. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Citroën 2 CV, 1959 : 2 moteurs, BV, démarreur, 1 jante 400, 380, tapis de sol, tableau de bord, sièges AR, porte ARD, porte coffre, lunette, ailes AR, radiateur d'huile, capot, pare-chocs. Prix : 350 € le lot. Tél. : 0671031925 (dépt. 86).

Citroën 2 CV, 1990, ailes AV/AR, 4 roues complètes, alternateur, démarreur, bobine, phares, feux, capote neuve, carburateur, etc. Tél. : 0237642144 (dépt. 28).

Citroën 2 CV6 : portes avant et arrière, capot moteur, boîte de vitesses, cardans, démarreur 6 et 12 volts, 2 pneus sur jantes 175HR14 XVST. Tél. : 0647296025 (dépt. 42).

Citroën 2 CV de 1976 : 2 cuvelages rectangulaires en tôle. Prix : 20 € port compris. Tél. : 0632129136 (dépt. 22).

Citroën 2 CV, 1959 : 1 pare-chocs AR neuf, 4 cylindres de roues neufs, 1 embrayage, porte AVD et AR, régulateur, démarreur, pièces Ami 6, pipe échap, 1 cardan neuf, radiateur d'huile, Robri, carbu, etc. Tél. : 0666379504 (dépt. 59).

Citroën 2 CV4 : moteur, portes AV, châssis, banquette AV, garnitures AR jaunes, TBE, silencieux ancien modèle, phares et feux, compteur, échange possible. Tél. : 0477245111 (dépt. 42).

Citroën 3 CV camionnette : moteur boîte non bloqué, échap, support batterie, commodo, commande clignos, bras suspension, réservoir, sièges skaï, portes AR, aile AVD, glaces latérales bombées. Tél. : 0671031925 (dépt. 86).

Citroën 5 CV et Traction : démarreurs 30 € et 60 €. Calandre Traction 15 CV, 90 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Citroën 5HP : châssis long et pièces. Tél. : 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

PARTICULIERS DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR

annonces.gazoline.net

Ventes pièces (Suite)

Citroën Acadiane : lève-vitres, diverses pièces mécaniques + autres. Tél. : 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Citroën aile AV GS 20 €, compteur 3 CV 15 €, pare-chocs AR Ami 6, 10 €, phares Ami 8, 20 €, clignotants Ami 6, 15 €. Tél.: 0164993842 (dépt. 91).

Citroën Ami 8: bobines d'allumage, filtre à air, rétroviseur gauche. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Citroën AX: tôlerie et méca., ZX: portes, capot, DS 23 : pièces mot., Traction : pièces moteur. Tél.: 0621835099 (dépt. 62).

Citroën B12 Torpédo de 1925 : pare-brise en 2 parties haute et basse avec encadrement métal des 2 parties. Prix : 200 €. Tél.: 0387876295 (dépt. 57).

Citroën B14 de 1927 : démarreur, pont, carbu bronze 26 MHG, boîtier direction, boîte de vitesses, radiateur, collecteur admission échappement, portière AVG, monogramme, interrupteur, klaxon centre volant B14G, 2 attaches capote, contacteur démarreur à pied, 4 coussinets bielle bronze, Voltex avance auto centrifuge 4 cyl. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Citroën B2, B10, B12 de 1920 à 1927 : pont, radiateur, pare-brise, train avant et autres. Tél.: 0665957144 (dépt. 64).

Citroën BX Sport : siège neuf d'origine. Prix : 120 €. Tél.: 0238420086 (dépt. 45).

Citroën BX TRS : moteur boîte 5, 110 000 km. Tél.: 04 77 78 09 52 (dépt. 42).

Citroën C15 diesel : feux arrière et phares, pièces moteur. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Citroën C4, C6 : phares complets d'origine, parfait état. Faire offre, chippmunk@free.fr (dépt. 76).

Citroën C4 : radiateur, calandre, train avant, amortisseurs, réservoir, phares, démarreur, boîtier de direction, pignon, distribution neufs, nombreuses pièces. Tél.: 0681801151 (dépt. 51).

Citroën C4 : train AV complet, boîte de vitesses, capot, démarreur, pignon, distribution, réservoir. Tél.: 0681801151 (dépt. 51).

Citroën C4 + C6 : maille coquille, profondeur 45. Prix : 300 €. Tél.: 0624724084 (dépt. 66).

Citroën CX 2500 D : pare-brise, radiateur, optiques, feux AR. Tél.: 0323058349 (dépt. 02).

Citroën CX, 1976, pièces neuves 2500D radiateur, échappement, pochette joints moteur 2500, 2200, 2000 essence, joints de culasse tous modèles et moteurs. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Citroën CX : pare-brise 80 €, malle AR 80 €, intérieur tissu VIP 150 €, 2 boîtes de vitesses 150 €, portes 50 €, phares 50 €, pare-chocs AV 100 €. Tél. : 06 62 86 86 07, le soir (dépt. 59).

Citroën Dyane de 1980 : cardans pour freins à disque, BV, roues complètes TBE. Pièces de carrosserie, liste sur demande. Tél.: 0681703562 (dépt. 31).

Citroën DS : autoradio Continental Edison 4 boutons 8 touches FM, 2e tdb, à réviser, photo sur demande. Prix : 1 400 €. Tél. : 0662453907 (dépt. 22).

Citroën DS : support d'autoradio DS 2e tdb + haut-parleur DS 3e tdb + balance son AV/AR avec grille spécifique + support latéral de haut-parleur gauche (se place sous le tdb au niveau des pieds du conducteur), voir site nuancierds.fr. Prix : 450 €. Tél. : 0662453907 (dépt. 22).

Citroën DS 19, 75 ch : carburateur Weber 24/30 DE 7C1. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Citroën DS 23 : caoutchouc champignon de frein, cabochons de feux AR, glissière de siège, habillage inférieur de colonne, entrée d'air sous pare-brise. Tél.: 0650884438 (dépt. 80).

Citroën DS : plexis pour phare sous jupe 70 €, 2 ailes 1965, 300 €, 2 ailes AR 80 €, 1 porte AR poignée plate 150 €. Tél. : 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën DS/DS19 : attel. avec boule. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Citroën ID/DS : 1 corps de carburateur 34 PBIC neuf. Prix : 100 €. Tél.: 0689751401 (dépt. 30).

Citroën Méhari : pare-brise, ossatures de sièges, portières. Tél.: 0493662439 (dépt. 06).

Citroën mot. CX 2000 2200 carbu 1977, BX 1.4 carbu 5 vit., BX 1.6, XM V6 inj., AX D, CX/C25 D de 1986. Tél.: 0648605602 (dépt. 60).

Citroën phares type boule pour ID ou DS, état neuf. Tél.: 0032476235897, Belgique.

Citroën tableau de bord Jaeger CX, très bon état, 500 €. Intérieur tissu VIP, 150 €, malle AR, TBE, 80 €, portes 50 €, pare-brise 80 €, pare-chocs métal, plastique. Tél.: 0662868607, soir (dépt. 59).

Citroën Traction : 4 bielles 11D, 1 culasse 11D, carter alu, pompe à eau, pipe admission, échappement, boîte filtre à air, jantes, ailes AR, portes AV, vitre, cardans. Tél.: 0666379504 (dépt. 59).

Citroën Traction : jupe AR après 1952, 2 cylindres de roue AV, 2 pignons distribution, bocal de frein, tuyau de frein, bobine 6 volts, le tout neuf. Tél. : 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Traction : mécanisme d'ouverture pare-brise, 10 €, support phare alu, fixation à revoir, 5 €, contacteur stop par pédale frein, 15 €, compteur de vitesse pour pièces, 1 fond noir, 15 €, 3 enjoliveurs peints, partie centrale chromée, 30 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Citroën Traction : réservoir en bon état, 180 €, culasse, pivot, transmission, cardans. Tél.: 0547296025 (dépt. 42).

Citroën Traction : divers carburateurs, 2 30 DHT, 2 30 AHD, 2 32 PBIC, 1 33 PBIC, 1 32 PICBT, 1 35 AIP, 1 30 PAAI, 2 40 ADDHE, 1 34 PBICA, 1 culasse 72/100 et 1 11D. Tél.: 0666379504 (dépt. 59).

Citroën Traction : commodo 2e modèle. Prix : 15 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Citroën Trèfle : lanterne AR, feu stop, ampèremètre, écrous de roues, faire offre. Tél.: 0670796637 (dépt. 95).

Citroën type A ou B2A de 1919 : un moteur avec boîte. Tél.: 0665957144 (dépt. 64).

Citroën Visa GT : 4 jantes alu, 13 pouces, bon état. Tél.: 0473915049 (dépt. 63).

Citroën Visa LN : boîtier allumage, capteurs de boîte, bobine. Tél.: 0771153932 (dépt. 28).

FOURNITURES DE CARROSSERIE POUR PARTICULIERS ET PROFESSIONNELS

05 33 120 100
Commandes & Conseils

N°1 EN FRANCE

PEINTUREVOITURE.FR

NOUVEAU

Traitement des réservoirs rouillés ECAR

Grâce à son **dérouillant phosphatant et sa résine spéciale,** stoppez immédiatement la corrosion et vitrifiez de manière durable votre réservoir de mobylette, de moto, de voiture, de tracteur et/ou de camion.

Tous nos **KITS** sont disponibles sur : **wwww.peinturevoiture.fr**

Peinturevoiture.fr c'est aussi **+ de 50 000 teintes** en **pots** ou **aérosols**...

mais aussi : **apprêts, mastics, vernis, polish, outillage... sans oublié la peinture pneu flanc blanc !**

Citroën XM turbo D, 1993, entière ou en pièces. Tél. : 0623092030 (dépt. 54).

Citroën XM : int. cuir noir, 350 €. 3 ailes AV, capot AV 90 €, pare-chocs AV 100 €, calandre 80 €, phare 60 €, feu 30 €. Tél. : 06 62 86 86 07, après 18h (dépt. 59).

Renault moteur boîte J85, 2.2 turbo, 300 €, moteur boîte E7J 1.4, 250 €, attache remorque Clio phase 1, 60 €. Tél. : 0687041596 (dépt. 71).

DAF

DAF Daffodil 44, 1965 : butoirs de PC Sacred neufs, plus 4 de DAF 44. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél. : 0322808906 (dépt. 80).

DATSUN

Datsun Cherry 100A de 1977 traction AV moteur + boîte + pont type moteur A10. Prix : 600 €. Tél. : 0648605602 (dépt. 60).

DODGE

Dodge WC Command Car : boîte de vitesses US d'origine occasion + boîte de transfert neuves 4x4 US d'origine + essieu AR avec 1 roue complète, poignée coffre AR neuve avec clé origine US + occasion sans clé origine US. Tél. : 0640934265 (dépt. 86).

DONNET-ZÉDEL

Donnet-Zédel calandre cuivre, modèle CI, années 20. Prix : 100 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 1500 de 1965 : radiateur complet avec thermocontact. Tél. : 0679837454 (dépt. 78).

Fiat 850 : boîte de vitesses, train AV, boîtier direction, dynamo et divers Fiat 127, moteur, boîte, train AV/AR, hayon, portes et divers. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Fiat Argenta turbo diesel de 1984 : pont AR, transmission, phares, feux, radiateur, train AV, démarreur, alternateur, capot, portières droites et diverses pièces. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Ventes pièces (Suite)

Fiat pochettes joints moteur neufs 1800 6 cyl, 1500 4 cyl, 1963, 125 1967, 128, 69, 1100 R + G, 850 1965, 600D 4 cyl, 600 2 cyl, 1965 Giardiniera. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Fiat pompe à huile neuve réf. 100GL000-4227636. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Fiat Uno 55 de 1984: moteur, boîte, train AV et divers Fiat Argenta Turbo D, pont AR, train AV, phares, feux, radiateur, portes AVD et ARD, plus divers. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Fiat Bertone X1/9, 1982 : capot AV noir, 2 toits, pare-chocs alu AV/AR, feux, clignotants AV, jupe AR, ailes AR, TBE. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

FORD

Ford Capri de 1969 à 1987 : 2 amortisseurs AR Gabriel neufs. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Ford Capri RS 2600 de 1972 : moteur V6 injection. Tél : 0648605602 (dépt. 60).

Ford crochet d'attelage Fiesta 1986, Sierra 1985 et 1990, Transit 1992, Scorpio 1991, Ford Galaxy, neuf avec faisceau. Tél : 0607972296 (dépt. 80).

Ford Escort RS années 80 : 4 jantes alu, TBE, pneus HS. Prix : 110 € à débattre. Tél. : 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Ford Escort-Sierra-Fiesta : pompe à huile neuve. Prix : 90 €. Tél : 0767985058 (dépt. 37).

Ford Fiesta XR3i de 1987 : portes, hayon, intérieur, feux, optiques, jantes alu. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford Taunus 12M, 12 MTS de 1962 à 1966 : 2 amortisseurs AR Koni neufs, pochette joints moteur et joint de culasse neuf. Tél : 0650849922 (dépt. 80).

Ford Y : 3 jantes ø48, entraxe 5x80, flasque int. 21,5. Tél : 0493662439 (dépt. 06).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et bas moteur boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél. : 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

HOTCHKISS

Hotchkiss 680-686, 1936 : portes avant, bel état mais boiserie à refaire en partie basse, à enlever sur place. Prix : 100 € la paire. Tél.: 0623834665 (dépt. 37).

Hotchkiss 680, 1936-1937 : pompe à essence SEV type 4DF révisée, état de marche, membrane, clapets, ressorts changés. Prix : 100 € port en sus. Tél. : 06 23 83 46 65 (dépt. 37).

Hotchkiss AM2 : moteur BV pont + train AV, moteur BV 864. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Hotchkiss AM80, 1930 : carburateur Solex 40 VAGF, très bel état, échange possible. Tél : 0623834665 (dépt. 37).

Hotchkiss boîte de vitesses révisée pour tous modèles de 1934 à 1938, en état de marche. Prix : 300 € plus port. Tél : 0623834665 (dépt. 37).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso : 4 jantes alu, vitres latérales. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

ISETTA

Isetta bloc cylindre. Prix : 35 €. Tél.: 0164993842 (dépt. 91).

JAGUAR

Jaguar E : dynamo 40 €, plateau et disque embrayage, BE 50 €, partie centrale tableau de bord gainé noir, manque 4 instruments 5 €. Tél : 0322405475 (dépt. 80).

Jaguar MK2 : ensemble 2 carbus, avec sa prise d'air. Prix : 150 € à déb. Tél : 0322405475 (dépt. 80).

Jaguar XJS V12, 1977 : portes G/G, ampli, injection, coque sur roues avec pare-brise et lunette, ailes, capot V12, capot neuf 3.6, pare-brise plus entourage inox, lunette dégivrante, plus divers. Tél.: 0650884438 (dépt. 80).

LADA

Lada 1600 4x4 : mécanique complète. Tél.: 0477780952 (dépt. 42).

Lada 2101, 2102, 2103 de 1981 : moteur-boîte pont, portières, coffre AR berline break et diverses pièces. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

LANCIA

Lancia Gamma : aile arrière gauche neuve. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Lancia moteur 2.0 turbo, 8 soupapes, plus boîte. Tél.: 0682176813 (dépt. 70).

LOTUS

Lotus Elise : siège neuf. Tél.: 0685099978 (dépt. 77).

MATRA

Matra Bagheera : portes D et G, aile ARG, hayon. Tél.: 0676300569 (dépt. 83).

Matra Bagheera : portières droite et gauche. Tél. : 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Matra Murena : portes D et G, aile AVD et G, hayon. Tél.: 0676300569 (dépt. 83).

MERCEDES

Mercedes 15 joints de culasse et 8 pochettes moteur, tous modèles. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord, roues complètes. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : BA 67 000 km, trains AV/AR, pont AR, tdb, Neiman, porte ARD et divers. Tél : 0322808906 (dépt. 80).

Mercedes 280 SE de 1976 : culasse complète, pont AR, ailes AVG/D, capots AV/AR, porte AVG et divers. Tél : 0322808906 (dépt. 80).

Mercedes 407 D, 409 D, 309 D de 1980 : BV, bon état, 4 et 5 cyl. Tél : 0648605602 (dépt. 60).

Mercedes boîte de vitesses Danza-G Daimler Stuttgart TR type 1082700901 LED n° 020677. Tél : 0681801151 (dépt. 51).

Mercedes C36 AMG, 1994 : sellerie cuir noir complète, optique D, feux ARG et ARD, porte ARG, toit ouvrant, bas de caisse G et D, malle AR, diverses pièces intérieures, optique G Xénon + compteur C43 AMG 1998. Prix négociable ou faire offre ou échange contre pièces 911. Prix : 1 000 € à débattre. Tél : 0769867762 (dépt. 69).

Mercedes Classe C break 1999, essence, roulante, BE mécanique, carrosserie perforée, entière ou en pièces. Prix : 300 €. Tél : 0623092030 (dépt. 54).

Mercedes jantes alu à bras, jantes BBS, BE, 15 pouces, jantes Targa 13 pouces, pneus bib 1/4 usure. Tél.: 0473915049 (dépt. 63).

Mercedes MB 100 : phares, feux AR, enjoliveurs, grilles d'aération en TBE. Tél. : 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

MG

MG F, 1998 : portes complètes, couvercle coffre + avant, tableau de bord, console centrale, habillage coffre, périphériques moteur VVC, 4 jantes, 500 francs suisses. Tél. : 0041 263 212 469, Suisse.

MORRIS

Morris 1978 essence 4 portes : boîte 4 vitesses plus pièces, feux, lames ressort, volant, Neiman, arbre de transmission, plus divers. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

OPEL

Opel Commodore 6 cyl. 1974, culasse, delco, démarreur, altern., pompe à eau, servofrein, pont AR, jantes tôle 5x14, carter mot., bielles. Tél. : 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Opel Kadett de 1990, essence 1200 : moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant, 33 158 km certifiés. Tél.: 0648605602 (dépt. 60).

Opel Kadett GSi 1800 de 1985 : boîte de vitesses, train AV, échappement, 3 jantes alu, pare-chocs AV, crochet d'attelage, portes AVG/ARG et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Opel ou autre : pompe injection Bosch 4221 03 74 VA4 19H22 00CL 163 Basis 0460 39 4009 + pompe à eau, pompe freins filtres verre complet. Tél.: 0681801151 (dépt. 51).

Opel pièces années 1960 à 1980, carnets de bord et manuels de réparation. Tél. : 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

PANHARD

Panhard Dyna : paire feux AR plastique. Prix : 30 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Panhard épave avec CG de N4 24BT de 1966 et N5 24B de 1967. Tél.: 0493662439 (dépt. 06).

Panhard N2 de 1964 : épave avec CG, et 24 CT pour pièces. Tél.: 0493662439 (dépt. 06).

Panhard PL 17 de 1961 : 1 pare-chocs AV lisse, avec jupe, plaque de police, TBE. Prix : 40 €. Tél.: 0385840927, HR (dépt. 71).

Panhard PL 17 de 1964 : 1 pare-chocs AV nervuré, avec jupe, plaque de police. Prix : 40 €. Tél.: 0385840927, HR (dépt. 71).

Panhard PL 17 de 1969 : 1 pare-chocs AV nervuré, bon état, avec jupe, plaque de police. Prix : 30 €. Tél.: 0385840927, HR (dépt. 71).

Panhard PL17 : moteur, boîte de vitesses M5. Tél. : 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Panhard Z12 : 2 pneus 145/400 Michelin X + 2 chambres à air 145/400, BE. Prix : 35 € la paire. Tél. : 0385840927, HR (dépt. 71).

PEUGEOT

Peugeot 104 : phares tous modèles, PC alu ou ferraille, feux, berceau 3 points, calandre, + autres pièces. Tél. : 0771153932 (dépt. 28).

Peugeot 104 GR de 1982 : calandre avec phares rectangles, sièges AV inclinables, étriers AV, DBA, 4 jantes 145. Prix : 120 € le lot. Tél. : 0254702045 (dépt. 41).

Peugeot 202 : phares complets d'origine, parfait état. Faire offre, chippmunk@free.fr (dépt. 76).

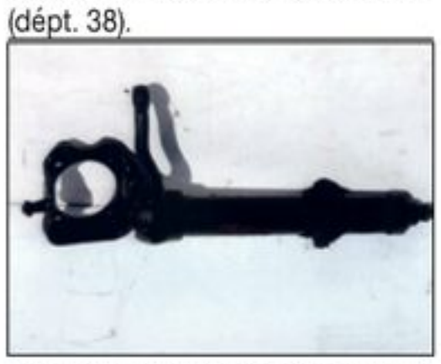
Peugeot 203 : volant à restaurer. Prix : 30 €. Tél. : 06 75 56 77 13 (dépt. 26).

Peugeot 203 de 1951 : 1 baguette d'aile AV, 1 baguette d'aile AR, 2 baguettes de portières AV et AR, 1 baguette de calandre longueur 46 cm, 1 Robri ARD devant l'aile réf. : D248, porte de boîte à gants. Tél. : 0695825593 (dépt. 44).

Peugeot 203 sans mot., 1 000 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

Peugeot 203, 1953 : radiateur, radiateur de chauffage, dynamo, boîte de vitesses, moteur essuie-glace. Tél. : 0637700814 (dépt. 69).

Peugeot 203, 403, 404, DV J7 : moteurs. Tél. : 06 86 89 42 17 (dépt. 38).



Peugeot 204 : pivot AVG + amortisseurs origine Peugeot. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Peugeot 204 Coupé de 1968 : nécessaire réparation étrier frein, feux, rétroviseur gauche neuf, boîte de vitesses 309, attelage BE, échange possible. Tél. : 0477245111 (dépt. 42).

Peugeot 204-304 : accoudoirs, poignées, manivelles, 3 feux AR break, jantes 304 S, 3 pare-soleil, 1 éclairage plaque break. Tél. : 0674528824 (dépt. 38).

Peugeot 204 : 1 calandre chrome, 1 en plastique noir avec clignotants, feux AR, garnitures frein AR, plaquettes AV, 2 panneaux de porte neufs ARD 204, 304. Tél. : 0233662500 (dépt. 61).

Peugeot 204 : porte AVG neuve, 404 berline de 1962 : 1 porte ARD, 404 break de 1965 et 1969 : portes ARG, 504 berline : 1 coffre AR. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Peugeot 204/304 : 1 moteur bloqué essence 204 berline 1972, 3 feux AR 204/304 break. Tél. : 0678878361 (dépt. 38).

Peugeot 205 : 1 rétro ext. droit, 2 feux AR antibrouillard, 1 feu de recul. Prix : 35 € port compris. Tél. : 0632129136 (dépt. 22).

Peugeot 205 : carburateur Solex neuf réf. 32 PIBSA 16N 13 411 000 origine Peugeot. Tél. : 0670892142 (dépt. 50).

Peugeot 205 : monogramme neuf, réf. : 866048 dans l'emballage d'origine. Prix : 20 €. Tél. : 0296455617 (dépt. 22).

Peugeot 205 essence : arbre à cames neuf, d'origine, en boîte. Tél. : 0615379770 (dépt. 59).

Peugeot 205 GL, 1986 : phares, feux. Tél. : 0618451742 (dépt. 49).

Peugeot 205 : pièces moteur et carrosserie. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 206 : 2 portes avant 60 €, 1 porte arrière 30 €, en bon état, bleu clair. Tél. : 06 40 93 42 65 (dépt. 86).

Peugeot 302 : essieu avant fermeture capot ext. Tél. : 0681801151 (dépt. 51).

Peugeot 304 : 2 demi-trains AV + train AR, radiateur et divers. Tél. : 0647296025 (dépt. 42).

Peugeot 304 : cabochon de feu arrière, enjoliveur de roue. Tél. : 0618451742 (dépt. 49).

Peugeot 304 : pare-chocs AR neuf, 403 : 1 capot AV occasion 40 €, 204 : pochette complète quasi neuve 25 €, DMA service réparation 1949, BE, 25 € plus port. Tél. : 0473721977 (dépt. 63).

Peugeot 305 de 1985 : 2 portières G/D avec rétro, lève-vitres élec. et verrouillage centralisé, phares, clignotants et divers. Tél. : 0677782941 (dépt. 84).

annonces.gazoline.net

www.tido.fr
Tout au mètre !
Vente en ligne
-Joints de carrosserie
-Durites
-Gaines
-Profils en U
-Joints d'étanchéités
-Tapis caoutchoutés
Des produits pour la restauration et l'entretien automobile

Joints de porte au mètre
Joints de coffre au mètre
Joints de vitre au mètre

Frais de port 5,90€ info@tido.fr Tel: 0986451280 Boutique en ligne www.tido.fr

Ventes pièces (Suite)

Peugeot 305 diesel : 1 moteur complet. Tél. : 0647296025 (dépt. 42).

Peugeot 305, 1984, break : 2 amortisseurs AV neufs De Carbon, réf. V03 5475 13. Tél. : 0670892142 (dépt. 50).

Peugeot 309 : un phare droit neuf. Prix : 30 €. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 309, 1989 : banquette AR + dossier, tissu anthracite gris foncé, 50 €, tablette AR en 2 parties matière rigide, recouvert de velours vert, 50 €. Tél. : 0767222367 (dépt. 49).

Peugeot 402 : 2 moteurs 11 CV, 1 refait, 4 pistons neufs, l'autre est complet non bloqué. Tél. : 0624724084 (dépt. 46).

Peugeot 403 essence : tdb, compteur 150 km/h, avec faisceau électrique, starter, pompe lave-glace, commande éclairage, fusibles. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél. : 0321397922 ou 0674308142 (dépt. 62).

Peugeot 404 : 2 enjoliveurs de phares à peindre, 20 € port compris. Tél. : 0632129136 (dépt. 22).

Peugeot 404 : monogramme neuf. Prix : 30 €. Tél. : 02 96 45 56 17 (dépt. 22).

Peugeot 404 : pare-chocs AV/AR, quelques chocs, mais chrome intact, échange possible contre pièces P60 ou Simca 1100. Prix : 30 € soir. Tél. : 06 15 47 27 13, soir (dépt. 35).

Peugeot 404 1960, 4 cyl. de roue AV ø30, 2 cyl. de roue AR 1967 ø19, maître-cyl. thermostable, chaîne distri. réf. : 0816-07, segments Goetze ø84. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Peugeot 404 Familiale : capot, galerie visière, thermostat, antibrouillard, radio K7, porte-vélo, filtres bobine Solénoïde silentblocs, lanceur, chaînes neige, etc. Tél. : 0670651506 (dépt. 30).

Peugeot 404, 1963 : boîte de vitesses en TBE, 50 000 km. Prix : 250 €. Tél. : 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

Peugeot 405 4x4 : mécanique complète, 2.0, TBE. Tél. : 0477780952 ou 0644369407 (dépt. 42).

Peugeot 405 diesel : deux disques de freins avant d'origine, feux arrière. Prix : 65 €. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 405 : 5 jantes + 4 enjoliveurs Peugeot. Tél. : 0695825593 (dépt. 44).

Peugeot 406 D : une roue complète pneu état neuf 195/65x15. Prix : 30 €. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 504 : 2 portes AVD, ARD, malle 1er modèle. Prix : 100 € le lot. Tél. : 06 15 48 05 01 (dépt. 49).

Peugeot 504 : calandre en bon état avec logo, 30 €, échange possible contre pièces P60 ou Simca 1100. Tél. : 06 15 47 27 13 (dépt. 35).

Peugeot 504 berline : capot coffre. Tél. : 0674528824 (dépt. 38).

Peugeot 504 coupé, 604 : 1 optique avant droit, TBEG. Prix : 45 €. Tél. : 0767985058 (dépt. 37).

Peugeot 504 Ti et coupé cabriolet : lot pompes à injection Kugelfischer, deux en très bon état démontées sur moteur tournant et une pour pièces. Faire offre. Tél. : 06 13 43 40 59, nolimit4x4@orange.fr (dépt. 06).

Peugeot 505 : 4 jantes alu d'origine en 6x14, bon état, photos sur demande. Prix : 120 €. Tél. : 0623271849 (dépt. 13).

Peugeot boîtes de vitesses : 203, 403, 404, 504, J7, 304, 305, 305 GT, pont AR 404, 504 L, 504 Ti, 504 D, 504 break, 505 STi, 505 GTD turbo, moteur 205 GTi 1600, moteurs 204, 403, 404, 305, GT, 505 STi, 504 diesel. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot fond de garage, pièces diverses, moteur 206 i avec BV + divers accessoires, radiateurs, culasses PSA, 205 GTI 1.9 révisée, banc contrôle train AV Facom, banc pollution ess. et diesel. Tél. : 0632713232 (dépt. 63).

Peugeot pièces diverses, moteur, boîte, etc. 206i en TBE, diverses culasses PSA, révisées, culasse 205 GTI 1.9 révisée, banc pollution. Tél. : 0473691454 (dépt. 63).

Peugeot pochette joints Excelsior presque complète pour 202 4 cyl. 6 CV + 1 joint culasse 25 €. Joint de culasse pour 301 2 paliers 10 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 924 ou 944, 1977, portes droite et gauche. Prix : 500 €. Tél. : 0603518779 (dépt. 71).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø 15, culasse, boîtier, débitmètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Porsche Boxster 3.4S, 295 ch : silencieux OEM + double sortie, compatible sur toutes les 987 Phase 1 et 1,5. Prix : 220 €. Tél. : 0684388459, erenaud304@orange.fr (dépt. 68).

RENAULT

Renault 4 CV : 4 portières, capot AV et AR. Prix : 300 € le lot. Tél. : 0610674680 (dépt. 95).

Renault 4 CV : autoradio Philips, se glisse dans la boîte à gants, état moyen prévoir révision. Prix : 150 €. Tél. : 0662453907 (dépt. 22).

Renault 4 CV, 1954 : réservoir d'essence. Tél. : 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV, Dauphine : bloc-moteur, vilebrequin, bielles, culasse, BV 3 vitesses, arbre de roue, trompettes, tambours, plus divers mécanique et carrosserie. Tél. : 0679507719 (dépt. 05).

Renault 4 CV : 6 portes avant, 1 capot moteur. Tél. : 0674528824 (dépt. 38).

Renault 4 CV : 2 valises pour coffre AV orig., jerrican rouge sec 4/1 Autobleu, feux AR Scintex alu, galerie Saprar alu, 2 sièges baquet, mot 662-2 complet à restaurer. Tél. : 0032476235897, Belgique.

Renault 4 CV : commodo. Prix : 20 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Renault 4 CV : pièces neuves : croix de Lorraine, jeu biellette direction, poignée à clé capot AR. En bon état : bloc-moteur, vilebrequin, bielle, trompette + divers. Tél. : 0679507719 (dépt. 05).

Renault 4 : 1 pare-chocs avant, 1 pare-chocs arrière, petit modèle, jusqu'à 1967, complets avec ferrures et butoirs, à rechromer. + 1 pare-chocs arrière. Faire offre. Tél. : 0608415962 (dépt. 72).

Renault 4 : cabochon arrière gauche. Prix : 20 €. Tél. : 0675028217 (dépt. 11).

Renault 4 de 1963 : boîtes de vitesses 3 et 4 vitesses alu et fonte. R5 L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT Turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R25 GTX 2.2. Tél. : 0648605602 (dépt. 60).

Renault 4 de 1966 : pare-chocs AR neuf, cardans AV neufs, cabochons feux AR chrome, filtre à air complet, console radio bois, galerie alu Saprar. Tél. : 0032476235897, Belgique.

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, vase d'expansion, poulie et support courroie de ventilateur. Tél. : 0695825593 (dépt. 44).

Renault 4 GTL de 1988 : 1 moteur boîte, alternateur, démarreur, cardans, ailes, portières, embrayage, crémaillère, radiateur + pièces diverses. Tél. : 0963602346, hr (dépt. 52).

Renault 4, 1980 : banquette AV fixe, tissu velours bordeaux, armature tube acier noir. Prix : 50 €. Tél. : 0767222367 (dépt. 49).

Renault 4, 1985 : châssis, coque berline et F4, train AR, feux, moteur, boîte, portes, capot, pare-chocs, sièges skaï noir, pare-brise + divers, pas d'envoi. Tél. : 0623092030 (dépt. 54).

Renault 4, 5 : deux jantes avec pneus cloutés. Prix : 60 €. Tél. : 0664148889 (dépt. 91).

Renault 4 : moteur 680/02 + BV, moteur 688/D7. Tél. : 0647296025 (dépt. 42).

Renault 5 Alpine de 1978 : PC AV avec LP, TBE 280 €, PC AR, pare-brise, feux, pièces tdb 350 €. Tél. : 0643853472 (dépt. 42).

Renault 5 Alpine Phase 1 : sièges AV/AR skaï noir, TBE, 900 € + intérieur rouge, état moyen, culasse + bloc fonte, 250 €. Tél. : 0032497409574, Belgique.

Renault 5 GT Turbo : boîte de vitesses et diverses pièces. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

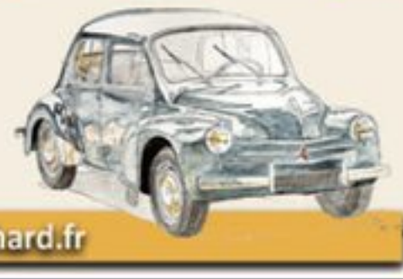
Renault 5 Turbo 1 et 2 : étriers AV et AR, origine, neufs. Faire offre. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

Renault 5 Turbo et Alpine A310 après 1980 : maître-cylindre neuf. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glaces, plaquettes. Tél. : 0619545451 (dépt. 78).

Renault 5 : portes D et G, capot et hayon, pare-chocs AV, très bon état, stockés au sec. Tél. : 0624743338 (dépt. 24).

Renault 5 Turbo 1 : tissu d'origine pour sièges et garnitures de portes, neuf, strictement d'origine, rouge rayé de bleu, largeur : 1,40 m, vendu au mètre linéaire, quantité limitée. Faire offre. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

Ets ICHARD
www.ichard.fr
Pièces et accessoires de collection
VOS PIECES
pour Renault, Peugeot et Citroën
depuis plus de 30 ans
4cv
Dauphine
Renault 8
Floride-Caravelle
4L - R5
Estafette
Juva 4
203 - 403
404
Traction
A découvrir !
NOTRE NOUVEAU SITE INTERNET
est enfin disponible !

05.61.01.81.42
ichardjp@ichard.fr

CLASSIC RENOV'

GARAGE
HENNEQUIN
CLASSIC RENOV'
25460 Etupes

Restauration complète voiture

de collection sur toute la France

03 81 99 73 52
contact@garage-hennequin.com

Renault 12 break de 1971 : 1 feu AR gauche complet, 1er modèle. Prix : 30 € port compris. Tél. : 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

Renault 12 Gordini de 1973 : arceau 4 points Devil, 1 phare kangourou, protège carter origine, ailes AV, freins neufs, étrier R neufs, 1 jante origine PR952, 2 amortisseurs AR neufs. Tél. : 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 12 Gordini ou Alpine 1600 S : toutes pièces moteur, bielles, vilebrequin, culasse, chemises pistons, origine et 1 605 cm³, arbre à cames, volant moteur. Tél. : 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 14 : pare-brise occasion. Prix : 30 €. Tél. : 06 74 27 68 48 (dépt. 71).

Renault 16 : 1 porte. Tél. : 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Renault 16 TL de 1972 : vitres porte AV/AR, lève-vitre AV/AR, accoudoir, garnitures, AV/AR marron TBE, phares, feux. Prix : 150 €. Tél. : 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

Renault 16 : boîte, delco, démarreur, radiateur, culasse. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 : hayon, pare-brise feuilleté teinté vert neufs, porte-bagages, porte-skis, déflecteur de toit occasion en TBE, plus autres pièces neuves et occasion. Tél. : 00 41 791 353 550, toronado@hotmail.ch, Suisse.

Renault 18 GTS de 1980 : 2 capots, 4 portières, pare-brise, lunette AR, pare-chocs, feux AR, console, planche de bord, attelage, échappement, direction, plus divers. Le lot 250 €, pas de détail. Tél. : 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Renault 20 TS : 2 phares H4, état neuf. Prix : 80 €. Tél. : 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 20 TL, 1978 pour pièces, sans CG, sièges AV/AR en BE, crochet d'attelage. Prix : 200 €. Tél. : 06 65 19 43 48 (dépt. 89).

Renault 20 : calandre, optiques, radiateur, compteur. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 21 : porte AVG vitre élec. + rétro. élec., coffre AR, aile AV bleu foncé, plus pièces diverses. Tél. : 06 23 10 69 98 (dépt. 54).

Renault 21 RX, TX, TXE : tête d'allumeur Valeo, Ducellier neuf dans sa boîte d'origine. Prix : 20 € port compris. Tél. : 06 32 12 91 36 (dépt. 53).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél. : 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

IMPRESSION 3D
DE VOS PIECES SUR-MESURE

03 81 99 73 12
contact@realisation3d.fr
www.realisation3d.fr

Renault autoradio Radiomatic griffe pour Caravelle, Floride, R4, R8, R10. Prix : 100 €. Tél. : 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Renault bandes adhésives d'origine, séries spéciales, Super 5 Five, Campus, NRJ, R4, R5, R9, R18, R19, R25, liste sur demande. Faire offre. Tél. : 06 08 41 59 62 (dépt. 72).

Renault Celtaquatre, 1936 : boîte de vitesses en bon état, levier col-de-cygne. Prix : 60 €. Tél. : 06 15 47 27 13 (dépt. 35).

Renault Clio 2 Phase 1 : phares et feux arrière. Tél. : 06 08 90 15 58 (dépt. 76).

Renault Clio, 2000, 3 portes : banquette AR rabattable 2/3 1/3, tissu gris moucheté. Prix : 50 €. Tél. : 07 67 22 23 67 (dépt. 49).

Renault Dauphine : amortisseurs AR neufs Gabriel, R19 : AV réf. : 635979, R5 : AR De Carbon, R4 : AV/AR Monroe et autres modèles neufs. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Renault Dauphine : crochet complet de fermeture de coffre arrière. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault de 1930 : pompe à essence mécanique Sev type R4, dessus verre, avec membrane rouge pour sans-plomb + ancienne membrane. Prix : 100 € port en sus. Tél. : 06 23 83 46 65 (dépt. 37).

Renault Floride S : pare-brise, éléments de pare-chocs AV/AR, ferrures, chauffage (Sofica), grille calandre, diverses pièces. Prix : 100 €. Tél. : 06 08 41 59 62 (dépt. 72).

Renault Floride, Caravelle : pare-brise neuf origine jamais monté + Dauphine, 2 roues Robergel, état neuf avec Michelin X 145x380 neufs, 2 enjoliveurs Robergel à oreilles ø190 d'origine en TBE, quelques éléments de PC occasion et neufs, documentation technique RR PR, couvre capote Caravelle état neuf d'origine, plus divers. Tél. : 06 78 69 14 45 (dépt. 14).

Renault Frégate : 2 enjoliveurs dont 1 à rechromer. Prix : 15 €. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Renault Frégate : sabot d'aile AR Robri, entourage clignotants AV, diverses petites pièces. Tél. : 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Renault 5 Turbo 1 et 2 : cylindres étriers AV/AR, neufs d'origine. Faire offre. Tél. : 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault Super 5 : 4 portes, hayon, pare-chocs AR, câble de frein à main, starter, chauffage, plus pièces BE, ailes AV, échange possible contre pièces 2 CV, 204. Tél. : 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Renault Super 5 de 1986, pour pièces. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5, 1986 : tête d'allum. Valéo neuve. Prix : 20 € port compris. Tél. : 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

Renault 6 : pare-brise neuf, ancien stock Renault 50 €. Tél. : 06 74 27 68 48 (dépt. 71).

Renault 8 : portes ARD et G, capot moteur. Tél. : 06 76 30 05 69 (dépt. 83).

Renault 8 Gordini : 5 compteurs Jaeger neufs temp. eau, pres. huile 50€ pièce, pres. huile, ess., eau occasion 45 €, compte-tours neuf Aroso 4/6 cyl, 2 Koni neufs R8G réf. : 72.1744, 200 €, ou en lot. Tél. : 06 60 08 57 94 (dépt. 75).

Renault 8 Gordini ou Alpine A110 : couple dépareillé 8x33, 180 €, 8x35 et 8x33 TBE 350 € pièce, 9x34 + différentiel R8G modifié en 8x31. Tél. : 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini ou Alpine A110 : pignonnerie BV 5 courte type montagne d'époque, BE, + couple 8x31, 8x35, 8x33 et 9x34, + pièces. Tél. : 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8, Caravelle, Alpine : radiateur laiton. Tél. : 06 82 17 68 13 (dépt. 70).

Renault 8, Floride S, Caravelle : 4 jantes tôle. Prix : 40 €. Tél. : 06 08 41 59 62 (dépt. 72).

Renault 10 : pare-chocs avant neuf, 3 éléments. Prix : 150 €. Tél. : 06 15 48 05 01 (dépt. 49).

Renault 10 : roue compl. 40 €, pare-brise Sécurit 20 €, 2 ressort amort. AV/AR 20 € p., bocal plastique lave-glace 10 €, culasse complète 60 €. Tél. : 06 18 57 00 60 (dépt. 76).

Renault 10 phase 2 : jupe AR neuve. Tél. : 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 12 : intérieur TS break Phase 1, portes, hayon, ailes AR, attelage, fond de coffre avec baguettes caoutchouc, sièges, banquette, plus diverses pièces break. Tél. : 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

A.l.p. Diffusion
Le spécialiste de la rénovation depuis 1993
et de l'équipement des ateliers automobiles !

distributeur Restom
Toute la gamme est disponible !
+ de 200 PRODUITS en STOCK

- Produits abrasifs, **disques de polissage**, polish, **anticorrosion**, vernis...
- **Peintures spécifiques, vermiculées**, haute température, pour freins...
- **Produits d'entretien**, nettoyants freins, silicone, lubrifiants, graisse, colle...
- **Accessoires d'atelier**, dépressiomètre, compressiomètre, kits, lampes...
- **Outillage**, chevalets de support moteur, **clés et coffrets**, chariots...
- **Gammes d'huiles pour classiques**, boites, carburateurs, deux-temps...

tél. 02 41 19 48 95
gsm. 07 78 51 42 17
tous nos produits sur alpdiffusion.com

WEST AUTO COLLECTION
Depuis 1987, la pièce pour
Simca Aronde/P60 • Chambord-Versailles-Ariane • 1000 • 1100 • 1300-1500
Renault 4 CV • R8/10/16 • Juvaquatre • Dauphine • Caravelle • Floride • Frégate
Citroën 2 CV • Ami 6/8 • TA • DS-ID • HY
Peugeot 203 • 403 • 204 -304 • 404 • 504
Catalogue par modèle téléchargeable gratuitement sur internet :
http://west-auto-collection.com
Lundi au vend. de 10h à 12h et de 14h à 18h
Samedi de 10h à 16h
1 rue Montreuil -72440 BOULOIRE
Tél. : 02 43 63 03 59
Fax : 02 43 63 03 89

Ventes pièces (Suite)

Renault Frégate et Juva 4 Dauphinoise : enjoliveurs d'ailes alu. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Renault kit distribution pour R4, R5, R6, pistons 5,58 1972, segments, coussinets, filtre à huile. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Renault Monaquatre : malle. Tél. : 0233695409 (dépt. 50).

Renault moteur V6 ESL, 4 arbres à cames, 24 soupapes, monté dans Avantime, Velsatis, Laguna, Clio V6, totalement neuf, jamais monté. Tél. : 0685099978 (dépt. 77).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1 108 cm³, R4 F6 1 108 cm³, Estafette 1 289 cm³, R14 TL de 1981, R5 L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1.4, 1.7, 1.8, R20 TX 2.2 de 1983, Scenic 1.9 DTi. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Renault phare neuf pour R14, 50 €, phare occasion R5, R20, feux arrière R4, R5, R6, R8, R9, R10, R11, R12, R15, R18. Tél. : 0640570975 (dépt. 81).

Renault porte ARG neuve R4, 15 €, silencieux neuf R4, 20 €, pare-chocs AV Dauphine 10 €, segments Juvaquatre ø585, 30 €, soupapes 4 CV 5 € pièce. Tél. : 0164993842 (dépt. 91).

Renault pots échappement neufs, 5 TS, 16, 18, Espace, 20 TL, 25 GTS, crochet attelage, 18 break série 1 et 2, Trafic. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Renault Rodéo 1A, 1972 : élément de carrosserie G/D, capot, ailes AVD/G, pare-brise. Prix : 500 €. Tél. : 0607363347 (dépt. 33).

Renault Spider : pare-brise conduite à gauche, châssis complet, neuf jamais monté. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

Renault Twingo, 1996, sans CG, tournante, 140 000 km. Prix : 1 500 €. Tél. : 05 57 74 77 62 (dépt. 33).

Renault Clio V6 Phase 2 : pièces neuves, étriers de frein AV/AR, disques de freins, ABS, cardans, moteur, boîte de vitesses, jamais montés. Faire offre. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

ROVER

Rover 2200 TC, 1975 : pont arrière avec disques de frein et étriers. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

ROSENGART

Rosengart LR4N2 : 2 ailes avant, 2 ailes arrière, capot ext. Tél. : 0681801151 (dépt. 51).

SALMSON

Salmson de 1950 : pièces, boîtes de vitesses Cotal, ext. Tél. : 0621835099 (dépt. 62).

Salmson S4 61 : moteur, BV Cotal + pont. Tél. : 0686894217 (dépt. 38).

SIMCA

Simca 1000 Rallye 2 : pare-brise, lunette, pipe admission, carbu, boîte 8x43. Tél. : 0684801266, le soir (dépt. 42).

Simca 1000, 1300, 1500 : 2 feux arrière ronds complets. Prix : 50 € port compris. Tél. : 0675028217 (dépt. 11).

Simca 1100 ti : 4 jantes alu d'origine, 200 € à débattre, moteur 100 GLS dans l'état, 120 €. Tél. : 0656710178 (dépt. 71).

Simca 1300 S/1500 S : capot coffre, éch. poss. carrosserie Prairie, HY, 2 CV. Tél. : 0674528824 (dépt. 38).

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont AR, pompe à eau, moyeux, hélice, carbu, pipe, échap, pochette joints moteur neufs. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Simca 1307 de 1977 pour pièces, non roulante, prévoir plateau. Prix : 2 000 € à débattre. Tél. : 0607227165 (dépt. 54).

Simca 2 enjoliveurs de roue, BE. Prix : 6 €. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Simca 6 : joint de culasse neuf, 50 €. 1 arbre à cames, 1 dynamo + divers, 50 €. Tél. : 0608415962 (dépt. 72).

Simca 8 - 1200 : boîte de vitesses, carburateur, support de dynamo à sangle. Tél. : 06 50 88 44 38 (dépt. 80).

Simca 8 de 1960, épave avec CG pour pièces ou échange. Faire offre. Tél. : 0620040417 (dépt. 24).

Simca Aronde P60 de 1959 : moteur et chauffage complet bon état, enjoliveurs, vitres, jantes, capot moteur. Simca 9 : moteur et chauffage complet en bon état. Tél. : 0681703562 (dépt. 31).

Simca env. 100 BV pour Ariane, Aronde, Versailles, Chambord. Tél. : 0640570975 (dépt. 81).

Simca env. 200 compteurs pour Aronde, Versailles, Chambord, 1300, 1301, de 30 à 100 €. Tél. : 0640570975 (dépt. 81).

Simca env. 300 portes pour Chambord, Versailles, Ariane, Aronde, 1300, 1301, 1100, Horizon, Solara, Tagora, de 10 à 100 €, neuve, occas. Tél. : 0640570975 (dépt. 81).

Simca P60 Ranch : portes D et G, capot. Tél. : 06 76 30 05 69 (dépt. 83).

Simca pièces Chambord, Versailles, Ariane, Aronde, 1300, 1301, 1100, Horizon, à démonter sur place, environ 100 épaves. Tél. : 0640570975 (dépt. 81).

Simca Rallye 2 de 1972 : pipe admission 55727200 + carter inférieur alu. Tél. : 0670892142 (dépt. 50).

SUNBEAM

Sunbeam 1300 de 1977 : moteur 4 cyl. avec 2 carburateurs, très bon état. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Sunbeam Ti : radiateur, supports souples carbus, commodo, plaquettes de frein. Tél. : 0650884438 (dépt. 80).

TALBOT

Talbot Samba : capot moteur, ailes AVD et G, couvercle malle cabriolet. Tél. : 0676300569 (dépt. 73).

Talbot Samba : porte gauche neuve et pièces occasion, pochette joints moteur neuve. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK3 : moteur complet. Tél. : 0686894217 (dépt. 38).

Triumph Spitfire MK4 : pare-brise, crémaillère, porte G, train AR, pièces diverses. Tél. : 0323088349 (dépt. 02).

Triumph TR3 : phares et lanternes, planche de bord sans cadran. Tél. : 0685099978 (dépt. 77).

VOLKSWAGEN

Volkswagen boîte, pont de Cox à trompettes et à cardans, boîte Polo. essence, diesel 1977 à 1994, Golf essence, diesel 1975 à 1995, boîte pont K70 de 1973. Tél. : 0322808906 (dépt. 80).

Volkswagen crochet d'attelage avec faisceau pour Golf II de 1984 à 1991, Jetta de 1979 à 1984, Polo de 1975 à 1990, Sharan. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Volkswagen divers joints cuivre et papier pour Kübelwagen ou Coccinelle 1 131 cm³ + pot d'échappement, 100 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Volkswagen diverses pièces Golf et Coccinelle. Tél. : 0473915049 (dépt. 63).

Volkswagen Golf 2 : calandres 4 phares avec deux optiques au centre, bon état, 80 €, porte-vélo pour Transporter T3, 80 €. Tél. : 0681703562 (dépt. 31).

Volkswagen Golf III : attelage. Tél. : 0233695409 (dépt. 50).

Volkswagen lot de 10 boîtes de Cox et Combi (cardans et trompettes), plus pièces diverses, capots, démarreurs, carbus, culasses, compteurs, phares, feux, etc. Tél. : 0545982409 (dépt. 17).

Volkswagen Passat break 1997, diesel, roulante, bonne mécanique, carrosserie perforée, entière ou en pièces. Prix : 300 €. Tél. : 0623092030 (dépt. 54).

VOLVO

Volvo 122S : collecteur, admission alu, calandre, vitrage, berceau moteur, tambours, disques, cerclo volant, silencieux intermédiaire inox, pont, dynamo, démarreur, feux AR rouges + chrome, radiateur chauffage, tôles réparation, pompe essence, sellerie. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 340 : optiques, compteur, rétros ext, radiateur. Tél. : 0323088349 (dépt. 02).

Volvo échappement central neuf d'origine pour 140, 142, 145 de 1976 et 240, 242, 244 d 1977 à 1983, pochette joints moteur, notice d'utilisation. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Volvo 140 : enjoliveurs jantes, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 carburateurs SU HS6 recond. à neuf, 2 Solex 40 ADDHE très bon état, accessoires tableau bord, commodo, poignées intérieures. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 1800 ES : vitrage, hayon, vitre latérale AR, chromes du vitrage + tour hayon, console, compteurs, boîtier injection, rétro int, portes, Neiman, butoirs AR neufs, jantes, disques AV, calandre, collecteur échap. + admission, crémaillère de vitre. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 240 break : alternateur, démarreur, rétros ext, vitres latérales AR, étriers AV/AR, BV 5 essence et diesel, 2 vide-poches noirs, pompe DA + support, calandre, 2 optiques + clignotants, Neiman, chromes pare-chocs AV/AR, baguettes carrosserie. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR, tambours, fusées, triangle, boîtier direction, arbre transmission, poignées ext. + int, aile ARD, mécanisme ess. glace, réservoir, capot, malle AR, ventilateur + radiateur chauffage. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo P1800 : portes, toit, tôles réparation ARD, levier de vitesse, couvercle de BV, déflecteurs, ventilateur chauffage, caoutchouc pare-chocs, pont, mécanisme ouverture porte, seuils porte, dynamo + régulateur, démarreurs, boîte O.D, révisée. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo P1800 : rétro int, compte-tours + compteur température rénové, petits compteurs, jantes, vitrage, déflecteurs, poignées int. + ext, crémaillères vitre, radiateur chauffage, berceau moteur, 2 baguettes larges porte chrome neuf, 2 accoudoirs rénovés. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo V70/850/740 break : ailes AV, hayon, capot, portes, moteurs lève-vitre + essuie-glace AV/AR, feux AV/AR, jantes alu 15 et 16, volants, BV, accessoires int, rétros ext. + int. Faire offre. Tél. : 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

DIVERS

Bagues étanchéité spéciales antifuites, sortie différentiel pour boîtes de vitesses 369, 365, 364 et UN (R5 Turbo, Alpine, Venturi). Faire offre. Tél. : 0561676456 (dépt. 09).

Boîtes auto US : TH200C, TH350 BOP STD, TH350 BOP lock-up, TH400, 700R4, 4L60E, A727, C4, C6, Ford, + pièces toutes BVA US. Tél. : 0615152889 (dépt. 24).

Boîtes auto Alfa 2000 1974, Audi 80 1975 et 1985, BMW 2000 1968, 528 1975, 3.0 1973, 524 TD 1990, R16 TL 1977, VW Polo 1998. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Bougies neuves en boîte, Bosch, Champion, Marchal, 1960-1980, 1 seul lot de 750 bougies + pièces div. Tél. : 0603470715 (dépt. 18).

Bouteille Magondeaux avec indicateur de pression, L 34 cm ø 15 cm pour éclairage acétylène. Prix : 15 €. Tél. : 0322405475 (dépt. 80).

Bouteilles d'azote (3), 150 €, 4 jantes BBS Golf III, 185x15, 400 €, 4 jantes Pilote 165x15x400, 300 €, 3 jantes Targa tôle R8 165x13, 250 €, 4 Speedline, malle ronde + carrée Traction, 100 €, 1 malle arrière ancêtre Weiman 80x30x30, 150 €, pare-buffle AV/AR 2 CV, 150 €. Tél.: 0788048837 (dépt. 88).

Carburateur Solex 32 SEIA neuf. Prix : 150 €. Tél. : 06 81 85 14 15 (dépt. 22).

Carburateurs 1 Ménini CM 2974, 50 €. 1 double corps marque inconnue inscription 246, 20 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Carburateurs Solex 30FH, 40 €, 30 VBFD (Rosalie ?) 40 €, Solex 35PSDi2, 40 €, Solex 32-34 PDSiT3, 40 €, Solex en bronze sortie de 23. Prix: 50 € à débattre. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Carburateurs Zénith 26TH, 50 € à débattre. Décanteur Zénith cuve verre se monte avant le carbu, 20 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Carburateurs Zénith 30T n° 10233, 50 € à déb, Zénith vertical 32 INA, 50 € à déb. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Électricité allumeur Vertex marque Scintilla 6 cyl. réf. : 600/185011, 150 € à débattre. Allumeur Vertex 4 cyl. marque Alco-Sev. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Électricité autorégulateur de voltage 110-220v, état de marche, 10x27x13, 10 €. Autorégulateur de tension Sabirmatic à forme onde corrigée 23x17x10, 10 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Électricité magnétos 4 cyl. Ducellier RB Eiseman Delco Sev. Prix : 60 € à 100 €. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteurs. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Hudson Eight, 1936 : boîte de vitesses parfaite. Tél.: 0686894217 (dépt. 38).

Huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Faire offre. Tél.: 0561676456 (dépt. 09).

Insigne licorne 1934. Prix : 50 €. Tél.: 0254702045 (dépt. 41).

Manchon à monter sur durite de circulation eau pour prise T moteur ø4,7 cm 15 €, vieil extincteur de bord cuivre marque Pyrene 5 €. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Moteur Bernard W112 avec BV et poulie, bon état. Faire offre. Tél.: 0681801151 (dépt. 49).

Moteur pour tondeuse Robin EH18V 6 ch 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 ch fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Optiques 2 phares Stilux Marchal ø25, 2 phares Renault Dauphine. Tél.: 0681801151 (dépt. 51).

Optiques ancêtre éclairage : phare Ducellier complet. Prix : 160 € à débattre. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Optiques barrettes verticales de phares Marchal avec lentilles, pour phares à verre plat ø290 mm. Prix: 35 € port compris. Tél.: 0623834665 (dépt. 37).

Optiques phare ancêtre avec sa loupe le même Gazoline mars 2010 (page 24). Prix : 160 € à débattre. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Pièces 4 L, Simca A90, Traction 11 BL, Corvette C3, Sierra, boîte Simca, moteur R4, boîte R4 5 vitesses, diverses jantes alu, divers outillage et RTA. Tél.: 0469355228 (dépt. 42).

Pièces Y10, Coccinelle, Golf II, jantes et pneus 1/4 usure, Targa 13" TBE, PSA, jantes BBS Mercedes 15", jantes à bras Mercedes 15". Tél.: 0770493800 (dépt. 63).

Pneumatiques 1 pneu Englebert renforcé 6.00-6,50x18. Prix : 30 €. Tél.: 0615868810 (dépt. 43).

Pneumatiques 4 pneus 205/50x15 Continental, état neuf, 4 pneus 175/80R14 Goodyear, état neuf, 1 Pneu 255/40ZR19 Dunlop 9000, 1 pneu 285/35ZR19 Dunlop 8000. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Pneumatiques jantes et roues : 2 Citroën CX (TRX), 6 Peugeot 304 S, 4 Citroën DS écrou central, 4 Citroën Traction 11, plus diverses jantes 13 pouces. Tél.: 0674528824 (dépt. 38).

Pneumatiques 2 pneus neufs 185SR14 Dunlop SP4,2 en 195, 70HR14 Uniroyal, 2 en 195,65,14 Dunlop SPsport D8 1 en 225, 55R16 Continental, 2 en 225, 50Z 16 P7000, 1 en 185x 65R14 Exalto Michelin. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Pneumatiques neufs Michelin 2 en TRX 200/60 HR 365, 2 en 190/55 HR 365, 1 en 225/45 ZR 17 Pilot sport, 1 en 235/60 ZR 16 Pilot MX, 1 en 225/55 ZR15 MXM. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 + un 185x400, 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Pneumatiques 4 Michelin 135/80R15 70T, 2 Dunlop 145/70R13, 2 Vredestein 145/70R13. Tél.: 0637700814 (dépt. 69).

Pneumatiques Goodyear 185/65R15 4 seasons 30 % usure, sur jantes Renault. Tél. : 06 07 03 80 83 (dépt. 92).

Pneumatiques Michelin neufs, 1 en 195/60x14 MXV, 1 en 175/70 HR14 WV2, 1 en 175/70x13xVS, 1 en 185/70 X 13 MXL, 1 en 175x15, 2 en 135R13MX, 1 en 185, 60 R14 Exalto, 1 en 195, 60R14 Exalto. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Pneumatiques pneu Pirelli 175/65x14 82H4, neuf. Prix : 39 €. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Pneumatiques neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 Firestone neufs 5.60x15 + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

MECATECHNIC.COM

Partenaire de votre passion !

Pièces, accessoires & outillage pour
VOLKSWAGEN, BMW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES, MX5, 2CV & 4L

Nouvelles gammes pour **Citroën 2CV** & **4L**

NOUVEAUTÉS

Durites de frein rigides en cuivre de 15 à 350 cm

Découvrez notre **offre généraliste** pour **Anciennes** et **Youngtimers** **toutes marques** *03 20 26 26 33 - www.mecatechnic.com*

Ventes pièces (Suite)

Pneumatiques Mabor 185/65R14. Tél.: 0695825593 (dépt. 44).

Pompe Rotodiesel type MA 300 DPAR 34 49F012 MD8 SFA n° 268753 JR France CAV. Tél.: 0681801151 (dépt. 51).

Potence GMC 353, lot 7, 100 €, roue, jante GMC BE, 100 €, Pare-chocs AV/AR neuf Patrol, motopompe armée essence 300, coupé Panhard 24BT, TBE 4 500 €, remorque 1 t, GMC, Dodge, 1000 €. Tél.: 0622445857 (dépt. 69).

Radiateur 924 Pony 812, Auto Union, R4, Aronde, 1 porte AVD Simca 5, VW 1302 AVG, AVD, Domaine 60 €, pare-brise R10 2065, Simca 1000 AR, R16 vert, 1 BV + moteur 2 CV 602, 1 BV Capri, 1 BV R4, 1 pont AR Panhard Levassor ø18 1930. Tél.: 0788048837 (dépt. 88).

Roue complète pneu neuf pour caravane 145x305x145x12 Michelin 90 €. Deux roues avec pneus C15 155x80x13, 45 €. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Volants style sport occasion 2x28/2x33, 1 sans moyeux en ø33. 1 volant Jeep, Renegade cuir beige. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Voltex 4 cyl, avance auto centrifuge, type RBL4, tête distribution, doigt entraînement, vis platinées, Flector neufs. Prix: 200 € port inclus. Tél.: 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 Imola, 1993: centrale clignotants B883 605 81475 79158 12v 2 (4) x 21 W, 5 grosses cosses, 3 petites. Tél.: 0237471736 (dépt. 28).

BMW

BMW 2002 Tii: lots pompe injection Kugelfischer plus injecteurs. Tél.: 0643776922 (dépt. 93).

CITROËN

Citroën HY, 1600 essence 1982: rétroviseurs extérieurs G et D Geco 22x15 avec bras. Tél.: 0673307524 (dépt. 95).

Citroën SM: jantes résine. Tél.: 0662868607 (dépt. 59).

FORD

Ford Capri 2600 RS: pompe injection Kugelfischer + injecteurs. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

MATRA

Matra Murena, Bagheera, toutes pièces pour restauration. Tél.: 0672213248 (dépt. 82).

MERCEDES

Mercedes Coupé W111 de 1967: toutes pièces détachées. Tél.: 0612935608 (dépt. 78).

PANHARD

Panhard 24 BT de 1965: élément central de pare-chocs arrière en excellent état uniquement, jean-paul.michel20@wanadoo.fr

Panhard 24 CT de 1964: 4 vis chromées de tableau de bord, pendule en état de marche, faire offre. Tél.: 0473308207 (dépt. 63).

Panhard X87 Junior, 1955: tableau de bord, carte grise, plaque d'immatriculation, faire offre. Tél.: 0682249043 (dépt. 24).

PEUGEOT

Peugeot 205 GTI 1.6, 1984: angle de custode, toit ouvrant coulissant manuel droit et gauche, vis Sofevue Tolighemed E11 43R 000 85, avant en 3 parties, plus haut que modèle électrique. Tél.: 0650572089 (dépt. 60).

Peugeot 404/504: lots de pompe injection Kugelfischer injecteur DL020B pour pièces. Tél.: 0643776922 (dépt. 93).

Peugeot 504 pick-up: crochet d'attelage. Tél.: 06 32 07 64 08 (dépt. 14).

PORSCHE

Porsche 968: capot avant. Tél.: 0662868607 (dépt. 59).

RENAULT

Renault 12 TS: sièges avant, possibilité échange contre sièges pétale R15, R17 Phase 2. Tél.: 0624724084 ou 0610096065

Renault 20 L R1271 03/1977: jante 3 trous, 5,5 x 13, reniflard, phare Cibié H4 neuf AVG. Tél.: 0633298877 (dépt. 93).

Renault Rodéo 4, 1977: pare-chocs arrière, plus feux arrière type Estafette. Tél.: 0608257098 (dépt. 26).

Renault Safrane V6 24S, 1996-2000: câble de commande de boîte de vitesses automatique neuf, réf. Renault: 7700113848. Faire offre. Tél.: 0041791353550, toronado@hotmail.ch, Suisse.

Renault Safrane V6 24S, 1996-2000: encadrement système ouverture intérieure de porte ARG en plastique noir, réf.: 7700817156. Faire offre. Tél.: 0041791353550, toronado@hotmail.ch, Suisse.

Renault Super 5: pare-chocs arrière en bon état, dépt 86, 37, 49, 79. Tél.: 0640934265 (dépt. 86).

Renault Super 5, 1989: boîte de vitesses automatique M.B.16.03 avec convertisseur de couple. Tél.: 0670851043 (dépt. 53).

SIMCA

Simca 1100 Rallye: pipe adm. pour 2 Weber 40 DCOE, échappement Tapie. Tél.: 0467981009 (dépt. 34).

Simca 5 de 1938: amortisseurs avant. Tél.: 0683201156 (dépt. 44).

Simca Aronde 1956-1957: pare-brise en TBE. Tél.: 0608095948 (dépt. 25).

SUZUKI

Suzuki Samurai: boîte de transfert après 1995 cassée pour pièces carter. Tél.: 0382266481 (dépt. 54).

TALBOT

Talbot Tagora V6: lots pipes admission + pipe AD Politecnic réf.: ZMG2 mot. 3G pour montage 2 triple corps + Weber 40 iT100. Tél.: 0643776922 (dépt. 93).

TOYOTA

Toyota Celica: toutes pièces pour modèles de 70 à 80, échange possible. Tél.: 0612935608 (dépt. 78).

VOLVO

Volvo 960 série 1 turbo 16, 2.0, 204 KF + compteur + faisceau + overdrive 1991-1992. Tél.: 0601365905 ou 0235600884 (dépt. 76).

DIVERS

Cache phare en plastique pour phare Cibié Bioscar, Super Oscar ø200 mm en parfait état. Tél.: 0681612001 (dépt. 60).

Pneumatique taille 19x400x2 avec chambre, TBE, région est. Tél.: 0670455852 (dépt. 88).

Recherche une paire de meules de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Ventes Utilitaires

CITROËN

Citroën 2 CV Fourgonnette AK400, 1973, CT OK, roule bien, châssis changé, carte grise collection. Prix: 5000 €. Tél.: 06 10 12 56 36 (dépt. 06).

Citroën C25: 1 feu AR complet + 1 cabochon. Prix: 25 € port compris. Tél.: 0632129136 (dépt. 22).

Citroën HY: 1 moteur, pompe à eau, 2 cardans, démarreur, alternateur, chauffage, volant moteur, mécanisme d'embrayage, carbu, compteur, joint de culasse, etc. Tél.: 0666379504 (dépt. 59).

DIAMOND T

Diamond T: démarreur, moteur RXC neuf en caisse origine US. Prix: 350 € à déb. Tél.: 06 40 93 42 65 (dépt. 86).

DODGE

Dodge plateau type B46 AAC de 1981, diesel, 13 CV, 1re main, 48000 km d'origine. Permis VL. Échange possible. Prix: 3700 €. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

FORD

Ford Canada 4x4, CG, à restaurer. Prix: 3000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Ford Transit diesel de 1973: boîte de vitesses, transmission, radiateur, démarreur, pare-brise, vitres AV/AR, pare-chocs AV et diverses pièces, moteur complet diesel. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Ford Transit camping-car de 1984, 4 pl., essence, 11 CV, excellent état, 73500 km distri. faite, 4 pneus neufs, télé, panneaux solaires, CT pour la vente. Échange possible. Prix: 5000 €. Tél.: 06 03 58 97 06 (dépt. 30).

Ford Transit diesel de 1992: démarreur, alternateur, radiateur, jantes, pneus neufs 225/70 x15c porte latérale, porte ARD, phare gauche, rétros ext. gauche et droit, attelage. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

GMC

GMC CCKW: pignon de distribution neuf origine US, kit rénovation pompe à eau neuf origine US, calandre AV occasion origine US. Tél.: 0640934265 (dépt. 86).

PEUGEOT

Annonce Pro

Peugeot 203 pick-up U8 de 1952, très belle, rien à prévoir, révisée, allumage récent, bâche récente en très bon état, freins neufs, 77000 km, à voir vite. Prix: 12000 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Peugeot Boxer 2.5 D atmo. pour la mécanique, 110000 km, essai possible, CT impossible, corrosion. Prix: 430 €. Tél.: 06 43 85 34 72 (dépt. 42).

Annonce Pro

Peugeot D4A de 1957, carte grise française collection, tournante, à restaurer, livraison possible. Prix: 6000 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Peugeot J7: 2 roues Kleber 19x400 V12. Tél.: 0326210311 (dépt. 51).

Peugeot J7: pare-brise Triplex + joint de pare-brise neuf, pochettes joints moteur essence diesel, pièces occasion, boîte de vitesses, train AV, cardans, direction, feux compteur, radiateur et divers. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot J9 plateau, 1988, diesel, 132500 km, sans CT, pour remise en route ou pièces, mécanique et pneus en BE, prix à débattre. Tél.: 0623271849 (dépt. 13).

RENAULT

Annonce Pro

Renault 4 Service Renault, entièrement restaurée, finition en cours, livraison possible. Prix: 13000 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Fabrication 100% FRANÇAISE

VOUS L'AIMEZ ? PLAQUEZ LA EN BEAUTE !

Le plus grand choix de plaques autos & motos

Le seul fabriquant français de plaques en relief

Gamme EMBOUTIES :

Vos plaques noires, blanches ou jaunes.

NOUVEAU : Choix de 6 formes de caractères

Gamme MAILLEFAUD :

Depuis 1930, les plus belles plaques entièrement fabriquées dans nos ateliers

Fond noir ou blanc avec caractères en relief

Gamme FONDERIE :

Les plaques GH de prestige en fonderie d'alu de 6 mn d'épaisseur

Et les plaques rétroéclairées, les plaques plexi, les autocollantes, etc...

BOUTIQUE EN LIGNE

www.belles-anciennes.com

Tél : 04.72.02.05.41

Mail : contact@belles-anciennes.com

Belles ANCIENNES .com 10 ANS www.belles anciennes.com

Restaurer, Embellir, Protéger

Renault 1 000 kg et 1 400 kg, R2060, R2061 : boîte de vitesses. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

Renault châssis 2065, mot. 671, + BV 70 000 km, + chemises pistons, pièces neuves. Prix : 1 500 €. Tél. : 0606446387 (dépt. 33).

Renault Estafette 800 de 1963 : train avant complet moteur boîte cardan, porte AVD, galerie. Tél. : 0624743338 (dépt. 24).

Annonce Pro

Renault Estafette plateau, 1970, modèle R2137, très bon état, peinture neuve, révisée, CT OK, livraison possible. Prix : 12 000 €. Tél. : 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Garage Rare & d'Origine. www.rareetdorigine.com.

Renault Galion diesel : boîte de vitesses, radiateur, bloc compteur, manuel d'entretien, catalogue pièces détachées et manuel de réparation Renault. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Renault Galion, 1954, avec benne bois à crémaillère, moteur latéral tournant, pas de rouille perforante, sans CG et moteur essence, transport possible. Prix : 700 €. Tél. : 0609721947 (dépt. 31).

Renault Master : 4 roues complètes, Michelin 195R16 XC clouté. Tél. : 0326210311 (dépt. 51).

Renault Trafic CT100, 1982, 150 000 km, CG, état de marche ou pour pièces, prix à débattre. Tél. : 0627759336 (dépt. 66).

SAVIEM

Annonce Pro

Saviem SG2 de 1974, diesel, dépanneuse, très bon état général, équipement complet, treuil sur plateau de marque réputée, idéal pour collectionneur Renault. Prix : 9 900 €. Tél. : 0613806126 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Annonce Pro

Saviem SG2 de 1978, diesel, 93 000 km, très saine aucune corrosion, bel intérieur et propre, excellent état mécanique, véhicule soigné. Prix : 9 000 €. Tél. : 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Saviem SG2 diesel de 1977 : moteur type 712, TBE, boîte de vitesses, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs, 2 cylindres de freins neufs, joints de culasse diesel et essence. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

STEYR-PUCH

Steyr-Puch 700 à restaurer, 2 places. Prix : 4 500 €. Tél. : 0788048837 (dépt. 88).

VOLKSWAGEN

Volkswagen LT 35 de 1985, portes AV G et D, pore latérale, portes arrière G et D, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél. : 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

WEASEL

Weasel M29 de 1942, bon état. Prix : 20 000 €. Tél. : 0788048837 (dépt. 88).

DIVERS

Boîtes de vitesses PL Berliet, Saviem, Ford révisée, + une 2e pour pièces, réf. : 75300092. Prix : 250 €. Tél. : 06 41 56 07 13 (dépt. 05).

Achats Utilitaires

IVECO

Iveco 35/8 de 1984 : pont AR complet, lames de ressorts, culasse complète, pompe injection, crémaillère de direction, joints de culasse tous modèles neufs. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

MERCEDES

Mercedes Fourgon du 208 au 410 de 1985 à 1995, tout état, même HS. Tél. : 0649877980 (dépt. 04).

RENAULT

Renault 1 000 kg antérieur à 1960, carte grise collection, en état de marche à petit prix. Tél. : 0624411444 (dépt. 18).

TOYOTA

Toyota pick-up Hilux de 1985 à 1999, tout état, partout en France. Tél. : 0649877980 (dépt. 04).

Ventes Caravanes

Gruau MG 400 de 1974, caravane vintage avec auvent et stabilisateurs, peu servie, excellent état. Prix : 2 500 €. Tél. : 0665194348 (dépt. 89).

Henrymag-Mondial week-end de 1971, PTC 1 t, 3 places auvent (traction avec permis E) long 5,23 m, larg. 2,03 m, h. 2,35 m, à restaurer ou pour châssis à transformer. Prix : 1 000 €. Tél. : 0665764762 (dépt. 38).

Ventes Remorques

Erka longueur 113, largeur 105. Prix : 150 €. Tél. : 0623092030 (dépt. 54).

Remorque 1979 de marque allemande, refaite à neuf, châssis, bâche, plancher, faisceau électrique, feux, mieux qu'à l'origine, pour collectionneur ou véhicule nationale 7. Prix : 750 €. Tél. : 06 08 43 14 27, remy.bouvier52@orange.fr (dépt. 52).

Remorque freinée 800 kg utilitaire. Tél. : 0648498072 (dépt. 01).

Ventes Tracteurs

Chandelles de relevage tracteurs anciens diverses. Tél. : 0678878361 (dépt. 38).

David Brown de 1962, type 990 implematic à restaurer, carte grise à mon nom, prix à débattre. Tél. : 0607791879 (dépt. 72).

Deutz 6006 de 1973, CG à mon nom, bonne mécanique, carrosserie moyenne avec 1 jeu de jantes et pneus en plus. Prix : 3 200 €. Tél. : 0681895403 (dépt. 85).

Field Marshall MP3 6 cylindres de 1950 : pièces neuves, piston, chemise, bielles, coussinets, lot de 30, int. garniture, arbre, filtre, segments, liste des pièces sur demande, vente en lot. Tél. : 0652847577 (dépt. 77).

Goldoni Jolly : pont boîte. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Massey Ferguson 825 diesel, 1962, avec carte grise. Prix : 1 600 €. Tél. : 0557747762 (dépt. 33).

Massey Harris Pony 812 Aronde, pour pièces. Prix : 300 €. Tél. : 0788048837 (dépt. 88).

Massey Harris Pony : nombreuses pièces. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Moteur Perkins diesel 4.236, TBEG. Tél. : 0648498072, le soir (dépt. 01).

Perkins bloc-moteur nu, culasse nue, pompe à huile, vilebrequin. Tél. : 0678878361 (dépt. 38).

Perkins pare-brise avec joint, powerpart, joints moteurs. Tél. : 0493662439 (dépt. 06).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue compl. pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS TBE + autre. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Porsche Allgaier A111 de 1956, à restaurer. Prix : 6 500 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

Renault N57, 1968, 50 ch avec cab origine, inj. neuf, 3 cylindres + joint de culasse neuf, avec remorque charrue culture, arceau Fendt, masse, benne, rabot, car. Tél. : 0689803946 (dépt. 44).

Renault Super 6 cabine, vitesses lentes avec caisse et aspiration feuilles. Prix : 3 200 €. Tél. : 0646661718 (dépt. 40).

Someca nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 CV, état neuf. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Someca Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Someca Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél. : 0678997585 (dépt. 24).

Vandeuvre A5500 de 1957. Prix : 1 600 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

Achats Tracteurs

Renault 3042 : pièces moteur type 614 ou moteur complet. Faire offre. Tél. : 0674528824 (dépt. 38).

Ventes Jouets-Miniatures

Dinky Toys Meccano France : Alfa Romeo, VW coupé, 2 CV, Chrysler New Yorker, qq. petits points, 35 € p. + port. 203, Simca Aronde, Chambord, Fiat 1500, Opel Rekord, état neuf, 45 € l'unité + port. Tél. : 0771153932 (dépt. 28).

Miniatures 1/43 entre 15 et 25 € selon origine, 1970-1980, sans boîte, liste sur demande, Solido, Hachette, collection Sébastien Loeb. Tél. : 0641355857 (dépt. 71).

Miniatures 1/43 neuves boite, Peugeot 403 cab Verem 25 €, Buick cab 1950 Solido 16 €, Ford Mustang cab 1964 Solido 15 €, port en +. Tél. : 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures 900 env., 1/43, Peugeot, Renault, Simca, poids lourds rallye Tintin, Paris-Dakar, étrangères, en lot ou à débattre. Tél. : 0683442304 (dépt. 52).

Miniatures lot de voitures 1/18, 20 € pièce et 1/43, 25 € pièce, 2 CV, pub avec remorque Auto Plus, liste sur demande, à l'unité ou en lot. Tél. : 0618451742 (dépt. 49).

Miniatures plastique, jouet, bazar 1/48 CGGC neuves 6 € p., buggy, DS, BMW 2002, Alfetta, Mercedes 250, port en plus. Tél. : 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures Renault 5 Norev Jetcar TBE 15 €, Savane CIJ BE 30 €, Fuego Solido TBE 10 €, Alpine A442B Solido TBE 12 €, port en plus. Tél. : 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures Solido 1/43, boîtes neuves, 15 € p. + port. 4 CV, DS, A110, A310, Traction 15/6, Land Rover, Range Rover, Panhard PL 17 break, New Mini Dauphine, 15 € pièce, port en sus. Tél. : 0635118871 (dépt. 21).

Ventes Jouets-Miniatures (Suite)

Miniatures voitures 1/43 d'époque ayant joué. Dinky Simca 8 sport 15 €. Aronde P60, 23 €. CIJ Renault Prairie Juva gendarmerie 1 000 kg police 20 € pièce. Tél.: 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures voitures 1/43e neuves boîtes 15 € pièce, DS 1956 Solido, Traction 15 CV 1939 Solido, DS cabriolet Norev, Renault Colorale Service Solido. Tél.: 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures voitures de sport 1/24, 205 Turbo, 405 Turbo, Ford Escort XR3, Ferrari Testarossa 1984 Opel Kadett Scalo 1/25, Lancia 037, 8 € pièce. Tél.: 0164993842 (dépt. 91).

Miniatures Rolls-Royce et Bentley, toutes marques et échelles, la plupart en boîte, 250 modèles, 2500 € à voir sur place. Tél.: 0621481006 (dépt. 21).

Miniatures Porsche 911 au 1/25, Ford RS 200 FIA, Uno, Alfa Romeo 2300 Spider 1932, Mercedes SSK, Bugatti 55. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Achats Jouets-Miniatures

Miniatures 1/43 voitures européennes, années 60 à 80. Tél.: 0641355857 (dépt. 71).

Miniatures 2 CV pour enrichir ma collection. Vends miniatures 1/43. Tél.: 0641355857 (dépt. 71).

Ventes Docs-Automobilia

Albums du Fanatique de l'Automobile, appelé "Fanauto" à partir des années 80, certaines années complètes, d'autres non. Tél.: 0322405475 (dépt. 80).

Catalogue Citroën pièces détachées pour 850/1200/1 500 kg, modèle de 1948 à 1965, 209 pages avec quelques taches. Prix: 30 € + port. Tél.: 0473721977 (dépt. 63).

Catalogues commerciaux Citroën, Peugeot, Simca, Fiat, Renault, autos US et pays de l'est, etc, années 50 à 80. Tél.: 0146265315 (dépt. 92).

Catalogues Pininfarina Spider Europa, Floride Grand et Super, éditions Delaporte, rare, Rambler, Alpine divers, R8 Gordini, R5 Alpine, Audi Pininfarina 1981. Tél.: 0682119003 (dépt. 47).

Catalogues En lot si possible: Renault MR PR état neuf R1131 05/1962, Floride, Caravelle, R10, R8 Major-R10 1968, catalogues usuels PR900 3e édition, Dauphine MR93, R1090, R1091, PR 620ou Transfluide 1959, R4L R1134, PR 820 3e édition R16 R1150, manuel réparation MR93, R1093, MR 218 Fuego, R1360, R1362, R8G R1134, MR1235, pièces spéciales 1134 11/1966, Dauphine R1090, MR42 remplacé par rouge Catalogue usuel pièces PR 606, R1103, R1102 1960, PR581 Frégate, Domaine, Caravelle R1102, Renault Tuva, Dauphinoise 4 et 5 CV, R2100, R2101, etc.. Tél.: 06 78 69 14 45 (dépt. 14).

Documentation Citroën C25, CX, BX, GS, type H, Traction 7 et 11 CV, Mercedes 200D, 220D, 240D, 300D, Fiat 127, Mazda 323, Lada Samara, Ford Sierra D. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Guide technique: Simca Aronde tous modèles, 135 pages textes et croquis, EPA Paris, ingénieur Quentin. Prix: 30 € port inclus. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Livre Porsche fabuleuse histoire de Stuart Gallagher, neuf, 30 € port inclus. La locomotion moderne, 1951 éditions SNEP l'illustration, BE, 45 € port inclus. Tél.: 0605450863 (dépt. 37).

Livres Auto Archive: n° 15 Peugeot 203, n° 16 Simca Aronde, n° 3 et 5, Citroën Traction. Prix: 10 € pièce. Tél.: 0689751401 (dépt. 30).

Livret de bord camionnette Renault, 1 000 kg, type R2065 de 1953, état neuf. MR Renault Dauphine de 1956, 157 pages, textes, planches, mécanique, carrosserie, électricité. Prix: 45 € port inclus. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Magazines Auto-Diva n° 1 à 20, reliés, 160 €, Auto Passion n° 1 à 143, reliés, 150 €, Rétro Course n° 1 à 99, 100 €, British Car n° 1 à 24 + 3 divers, 50 €. Tél.: 0549770537 (dépt. 79).

Magazines Automobile Magazine années entières à 25 €, 1990 à 1994, 2002 à 2020, 1995 et 1996 à 20 €, 2018, 20 €, 1997 et 2001 incomplet à 10 €, ou 500 € le tout. Tél.: 0237471736, pery.bernard@orange.fr (dépt. 33).

DOC MOBIL MANIA
LIBRAIRIE TECHNIQUE POUR L'AUTOMOBILE ANCIENNE
tél. 05 53 95 36 03
doc-mobil-mania.fr

Magazines Gazoline, 106 numéros, env. 11 ans, comme neuf, 45 € le lot à prendre sur Fréjus, pas d'envoi. Tél.: 0640230674 (dépt. 83).

Magazines L'Automobile années reliées 1968 à 1972, bon état. Prix: 120 € plus port. Tél.: 0667051045 (dépt. 19).

Manuel d'atelier moto Morini 350/500 cm³, état neuf, en français, italien, espagnol, anglais, allemand. Prix: 55 € port compris. Tél.: 0698228221 (dépt. 52).

Manuels conducteur neufs Austin A40, Marina, Ital, Allegro, Maestro, Metro, 3L Vanden-Plas, Mini Clubman, 1100-1300, Princess, Land-Rover série 3. Faire offre, chippmunk@free.fr (dépt. 76).

Manuel de bord Scherman, M8, M3A1, GMC, Jeep, Dodge, Halftrack, 2087, P4, Berliet 8KT, GBC, Mac 10T, DKW, Wreker, International, M5, Dauphine G, 202, 203, 404, 504, 183, 2 CV AK, Ami8 DFVTZ, F1L, Steyr, 88, 4 CV, 1062, R2060, Simca 5, 8, Liberty 6T. Tél.: 0788048837 (dépt. 88).

Manuel réparation HY 1949, catalogue pièces détachées camionnette 1956, HY 850 et 1 000 kg, 1955, T23, T23R, 7 et 11 propulsion. Tél.: 0322808906 (dépt. 80).

Manuels de réparation Fiat (35). fiches pour Croma, Uno, Tipo, Panda, Ritmo et 105 TC, 126 bis, Regata, Fiorino, en français. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Manuels de réparation Ford Transit 1992. Constructeur, RTA, manuel d'entretien. Tél.: 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Cadrat1 - Service Petites Annones Gazoline - 27, rue J. Despeyroux 33470 Le Teich - Tél. : 06 64 39 04 31**

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

1 PA texte Gratuit
SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte
AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

Règlement par chèque à l'ordre de : **Editions Larivière**

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE..... MODELE..... ANNEE.....

Nom Prénom

Adresse

CP Ville Tél

Mail

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Editions Larivière.
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par les Editions Larivière.

Gazoline est édité par les Editions Larivière, situées 12 rue Mozart à Clichy (92110) qui sont responsables du traitement et collectent des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine et sur le site internet. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, nous ne pourrons pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale des Editions Larivière, 12 rue Mozart, 92110 Clichy, en justifiant de votre identité.

Manuels Renault 16 et autres 1968-1980 : PR 877 (1968-1972), PR999 (1re édition 1974), MR 96 (3e édition), MR199 (1re édition carrosserie), pour R4 à R30, PR400 (19e édition 1976-1997), RR 900 (édition 1980). Faire offre. Tél. : 00 41 791 353 550, toronado@hotmail.ch, Suisse.

Porte-clés et pin's logo automobiles et modèles divers. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Revues aviation, album Fanatique Aviation, Aviation 2000, Aviation magazine, Aviasport, Pilote privé et divers. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA 504 diesel, 505 diesel, 604 D turbo, VW Coccinelle Kubelwagen de 10 € à15 €. Catalogue général pièces mécanique et carrosserie des principales marques gratuit. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA Chevrolet Corvair, Triumph TRZ-TR3, Renault 6 TL, n° spécial sur le dépannage mise au point moteur diesel, Opel Record, Mini et Mini Cooper et S, Ford Taunus MP3. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA Citroën LNA, Ford Fiesta, Peugeot 104, 205, 305, 405, 605, Renault 25 V6, Simca 1300, Revue du machinisme agricole de 1958. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

RTA Citroën type H et HZ, Renault 16, Fiat 1100 et les Panhard 17, notice constructeur, Peugeot J7 catalogue Alletier Sarton des années 30. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA Expert Automobile, 44 revues de 1952 à 1988, Austin A40, Citroën DS 19, Simca 1100, Renault 16 BVA, Renault 25, Peugeot 205. Prix : 50 €. Tél. : 07 67 22 23 67 (dépt. 49).

RTA Fiat 500 Jardinière 1962, Panhard 1954-1955, service réparation Dyna 110-120, de 25 à 50 €, plus port. Tél. : 06 72 57 95 70 (dépt. 43).

RTA Jeep, GMC, Dodge, Diamont, Land, Scherman, M8, Munga, Vitara, TOY, NSU, tous véhicules 4X4, Panda, Méhari, Citroën B14, type A, B14, DS, iD, 2 CV, 3 CV, Ami 8, CX, BX, Peugeot 201, 202, 302, 204, 404, 504 Dangel, Fiat, Volvo, Ford Panhard, etc. Tél. : 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA lot de l'Expert Automobile. Tél. : 02 33 69 54 09 (dépt. 50).

RTA Santana S410, Suzuki S413, 4x4, TBE et rare, édition originale. Prix : 50 € port compris. Tél. : 06 43 28 46 23 (dépt. 33).

RTA Simca 5, 6, 8, + manuel de bord Fiat 6, 8, 500, 600, 124, 128, toutes Fiat, Ford Capri, Transit, etc. Panhard, BT24, PL17, etc. Tél. : 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA utilitaires Bedford, Citroën C35, DAF F400, Ford Transit, Iveco, Mercedes 306D/508D, Vito, Sprinter, Master SB2, SG5, VW Transporter LT. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Achats Docs-Automobilia

Catalogues Salon de Paris, années 50 à 80, faire offre. Tél. : 06 41 35 58 57 (dépt. 71).

Publicités affiches, plaques émaillées ou tôle peinte. Tél. : 06 28 56 48 82 (dépt. 76).

Donne

Magazines 2 CV et Gazoline, toute une série de chaque, TBE. Tél. : 02 33 66 25 00, HR (dépt. 61).

Ventes divers

AUTORADIOS

Autoradios anciens avec K7. Prix : 30 €. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Autoradios lot de 15, années 80-90, faire offre. Tél. : 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

ENSEIGNES

Enseigne lumineuse Veedol, dimensions 150 x 65. Prix : 160 €. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

OUTILLAGE

Alfa Romeo Outils d'époque gravés Alfa Romeo, avec ou sans trousse. Tél. : 06 11 50 74 11 (dépt. 98).

Coffret bois Le Réaléseur de marque RG, ø70-80, avec notice et pierres de différents grains. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Comparateur et compte-tours Jaeger. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Cric rouleur Rassan 8 tonnes, joints à remplacer, équerre carrossier hydraulique, prix à débattre. Tél. : 06 23 27 18 49 (dépt. 13).

Equerre de redressage Facom avec éléments. Tél. : 02 33 69 54 09 (dépt. 50).

Meules toutes dimensions, tous modèles, liste sur demande. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Outils de mesure : pied coulisse, long 0,30 mm, précis 0,05, Palmers précis 0,01 mm, de 0 à 25 mm, 25 à 50 mm, 50 à 75 mm, avec boîtage étalon, clé d'étalon, comparateur, support. Prix : 200 € port inclus. Tél. : 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

Poste à souder semi-automatique Modul Soud Cemac 2000 spécial carrosserie, CA 180, pince à souder par point serrage pneumatique. Prix : 800 € à déb. Tél. : 06 23 27 18 49 (dépt. 13).

LE SPÉCIALISTE AUTO ET MOTO DE COLLECTION DEPUIS 1967

HervéClavel
courtier d'assurances

Accueil · Rapidité · Prix · Simplicité

04 72 66 37 00

Pour ma **voiture** ou ma **moto** ancienne
Hervé **Clavel,**
il assure !

200 000 véhicules assurés

Prise de garantie en moins de 5 minutes

Comparez nos tarifs annuels, au tiers en usage privé et conduite exclusive - Frais inclus

AUTOS & MOTOS 40 ans et +	AUTOS & MOTOS 30 à 39 ans	AUTOS & MOTOS 25 à 29 ans	AUTOS & MOTOS 20 à 24 ans	AUTOS & MOTOS 15 à 19 ans	AUTOS & MOTOS 12 à 14 ans	AUTOS & MOTOS 10 et 11 ans
40€	55€	71€	87€	133€	175€	190€

7 bis quai des Etroits - 69321 Lyon Cedex 05
www.assurancesclavel.com
N° ORIAS 13 003 341 - Site web : www.orias.fr

MOTOS JUSQU'À 125CM3 10 à 14 ans -30%

Poste à soudure à l'arc, neuf. Prix : 100 €. Tél. : 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Rectifieuse à soupapes Dewet TBE, plus accès forge, complète avec outillage et enclume. Tél. : 03 26 21 03 11 (dépt. 51).

Rectifieuse avec table alimentée. Tél. : 06 85 09 99 78 (dépt. 77).

POMPES À ESSENCE

Pompes à essence Fletr. 12V marque SU 12V, 50 €. Pompe SU élec. Bosch 12v, état de marche, 50 €. Tél. : 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

AUTRES

Autocollants époque Esso, Total, Cibié, Yacco, Michelin, écusson à coudre Matra, Lotus, Alpine, Cibié, Total, Esso, Michelin, Metro, etc, domdomi46@hotmail.fr (dépt. 46).

Badges de calandre, laiton poli, ø80, gravure à l'acide, 1930, ACO et Touring Club de France. Prix : 120 € port compris. Tél. : 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

Bidons 2L Alfa et Solexine, deux plaques métal Kléber. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Cabine de peinture Sellerpro 6x4x2,8m + 2 moteurs électriques d'occasion. Prix : 1800 €. Tél. : 06 70 55 47 78, coxjmm71@gmail.com (dépt. 58).

Chauffage à air pulsé, brûleur fioul Godin. Tél. : 02 33 69 54 09 (dépt. 50).

Chauffage atelier propane soufflant puissant sur roues, cause retraite. Tél. : 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Compresseur Creyssensac de 1953, 200 litres, 1 piston, moteur à remplacer 3 CV mono, petite fuite à la cuve, à revoir. Prix : 150 €. Tél. : 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

F sur carte de France, alu poli, épaisseur 6 mm, hauteur 120 mm, pour auto 50-60, TBE. Prix : 50 € port compris. Tél. : 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

Huile moteur essence diesel agréée en bidon cacheté de 2 et 5 litres, prix bas si tout le lot. Tél. : 06 70 65 15 06 (dépt. 30).

Moteur pompe pour cuve à gasoil, VTT avec training d'entraînement, moteur portail électrique 4 m, 150 € le tout. Prix : 150 € le tout. Tél. : 06 70 65 15 06 (dépt. 30).

Plaques décoratives, thème voitures américaines, lot de 70. Prix : 300 €. Tél. : 06 45 89 67 36 (dépt. 27).

Plaques émaillées Esso Extra Motor Oil, 1,8x096m, Vitracier Neuhaus 03/1952, BE. Faire offre. Tél. : 06 08 23 92 15, philippegay-may@wanadoo.fr (dépt. 62).

Récompenses sportives, coupes, challenges, trophées, médailles, 300 pièces en tout, prix bas. Prix : 300 € le lot. Tél. : 06 70 65 15 06 (dépt. 30).

Turbine à neige Stiga 60 cm, chenille, 8 ch, bon état. Prix : 600 €. Tél. : 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

SPÉCIAL “SALON 2021”

En raison de la pandémie de Covid 19, le Salon de Nuremberg dont votre magazine assurait la couverture depuis près de dix ans a été reporté du 20 au 24 juillet prochains. Autant dire que, dans le monde du jouet, présenter les nouveautés en milieu d'année ne ressemble à rien et beaucoup de nos amis fabricants ont déjà prévu de ne pas s'y rendre. Quoiqu'il en soit, nous sommes quand même partis “à la chasse” aux futures modèles afin de vous offrir un peu de rêve en attendant que ces miniatures soient réellement disponibles en boutique. Les véhicules dévoilés dans cet article en exclusivité sont donc des prototypes qui seront améliorés d'ici leur sortie effective. De même, nous ne parlons que des marques qui ont bien voulu “jouer le jeu” en nous envoyant des photos dont vous excuserez la qualité de certaines... Régalez-vous !

Texte **Stéphane Guillou** - Photos **Constructeurs**

Alfa Romeo GTV6 1984

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802306 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Tour de Corse 1985 (n°23) - **Prix :** nc.

Cette GTV6 plutôt bien née est cette fois déclinée en version Tour de Corse 1985 telle qu'elle fut pilotée par Yves Loubet et Jean-Bernard Vieu. La décoration, prometteuse et très proche de la réalité, est le point fort de cette “bombe” qui sera peut-être dotée de phares jaunes d'ici le 15 mai (date de sortie envisagée). Ce sera la cinquième GTV6 et la seconde d'Yves Loubet à faire son entrée au catalogue de ce fabricant.

Fiat 642 Carrier transport de course Abarth et Ferrari 1962

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** nc - **Matière :** ABS - **Couleurs :** gris, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Fiat, Abarth et Ferrari - **Prix :** nc.

On recense peu de nouveaux moules chez Brekina, hormis ce camion Fiat réalisé par Carrier. Il sera décliné en version Fiat peinte en gris, mais aussi en transporteurs du team Abarth (qui, contrairement à notre photo, sera fourni avec deux miniatures d'origine Wiking encore non identifiées) et du team Ferrari de 1962 accompagné de deux Ferrari F156 Sharknose et sept figurines réalisées par les Allemands de Noch. A l'heure où nous écrivons ces lignes, seule la référence du transporteur Ferrari est connue : 58475.

Beach Buggy

Nom du fabricant : Airfix - **Echelle :** 1/72 - **Réf. :** A02412V - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Ce “Beach Buggy” réduit 72 fois sera proposé en maquette à monter. Datant à l'origine de 1972, ce modèle a disparu du catalogue en 1979. Depuis, le kit est très recherché et son retour ravira certainement beaucoup d'amateurs. La maquette sera composée de 84 pièces différentes et le boîtage reprendra le magnifique dessin de l'illustrateur Roy Cross. Sortie prévue durant l'été 2021.

Citroën Dyane 6 1968

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800307 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge corsaire - **Parties ouvrantes :** portes avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Voici une nouvelle teinte rouge corsaire pour cette Dyane 6 à l'échelle 1/18 déjà diffusée en six coloris par Solido. Il faudra attendre jusqu'en septembre pour l'acquérir. Elle disposera toujours de deux portières avant et d'une direction fonctionnelles. Il serait souhaitable que Solido nous offre quelques sympathiques déclinaisons sur cette base plutôt que d'avoir recours à tout le nuancier du catalogue d'époque (43 variantes possibles !).

Coffret Ford RS

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RS00002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu, blanc, vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** RS - **Prix :** nc.

A l'automne, le fabricant anglais Corgi ajoutera à sa gamme Vanguards ce deuxième coffret composé cette fois de trois Ford RS. Nous aurons droit à une Taunus 15M Rallye Sport de 1968, une Capri de 1970 et une Escort RS 1600, toutes peintes dans des coloris inédits. Les amateurs de Ford sportives vont très certainement être à la fête !

Coffret Ford RS Cosworth

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CW00001 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir, bleu, vert métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** oui - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Corgi rendra hommage, en 2021, au préparateur Cosworth en diffusant ce coffret qui regroupe trois modèles sur base Ford. On y découvre une Sierra RS Cosworth, une Sierra Cosworth et une magnifique Escort Mk5 RS Cosworth issue d'un tout nouveau moule qui sera également disponible en blanc sous la référence VA14800.

Ce superbe ensemble n'offrant que des miniatures avec volant à droite ne sera en revanche pas commercialisé avant le mois d'août.

Opel GT

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/40 - **Réf. :** 450176200 et 450176300 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** bleu métallisé et orange - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Dévoilés pour la première fois en 1954, les véhicules Schuco Micro Racer ont toujours le charme irrésistible du jouet mécanique traditionnel de notre enfance grâce à une conception métallique extrêmement robuste et résistante. La nouvelle édition de l'Opel GT Micro Racer, qui est toujours produite à l'aide d'outils Schuco d'origine, devrait être aussi bonne que l'originale. Le modèle, fourni dans une réplique de l'emballage des années 1960, sera disponible en deux coloris : bleu métallisé (réf. 450176200) et orange (réf. 450176300), chaque variante étant réalisée en 500 exemplaires.

Ford Granada Mk2 2.8i Ghia 1977

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA12415 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert Apollo - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** finition Ghia - **Prix :** nc.

Corgi a décidé de nous offrir très peu de nouveaux moules en 2021, il faudra donc se contenter de redécorations ou de coloris inédits. Toutefois, cette finition Ghia et ce superbe vert Apollo en feront certainement craquer plus d'un. La miniature, éditée en série limitée, ne verra pas le jour avant l'été. Elle possédera une conduite à droite et une suspension.

Jaguar 420 1966

Nom du fabricant : Airfix - **Echelle :** 1/72 - **Réf. :** A03401V - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Airfix a été fondée en 1939 par Nicholas Kove afin de fabriquer des jouets gonflables. Ce n'est qu'en 1948 que la marque anglaise s'est lancée dans l'univers de la maquette. En novembre 2006, alors propriété de Heller, Airfix est rachetée par la société anglaise Hornby qui, en 1968, proposait cette Jaguar 420 au 1/32. A l'automne prochain, celle-ci fera son grand retour au catalogue, mais réduite 72 fois et composée de 114 pièces. Pour l'occasion, Airfix joue à fond la carte de la nostalgie et reprendra, pour son boîtage, le magnifique dessin d'époque de Roy Cross datant de 1967.

Lotus Esprit S1 sous-marin

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/36 - **Réf. :** CC04514 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** voiture sous-marin de James Bond dans *L'Espion qui m'aimait* - **Prix :** nc.

Cette Lotus si particulière, aperçue dans le James Bond *L'espion qui m'aimait*, est une réédition. En effet, Corgi avait déjà commercialisé cette voiture en 1977 sous la référence C269 (a-t-elle d'ailleurs un jour quitté le catalogue du fabricant ?). Nous aurons droit à un boîtage inédit et les gadgets de type roquettes et ailerons rabattables seront toujours de mise. Il faudra toutefois patienter jusqu'à l'automne pour acquérir cette nouvelle version.

Opel Kadett B Coupé

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 450023300 et 450023400 - **Matière :** résine - **Couleurs :** argent et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** oui - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

C'est dans la collection Pro.r18 que le fabricant allemand diffusera cette Opel en résine. La matière permettra à l'auto d'arborer une finition du plus bel effet, mais sans parties ouvrantes car celles-ci s'avéreraient trop cassantes. La miniature sortira en deux coloris : blanc (réf. 45002300) et argent (réf. 450023400), deux versions conçues en seulement 500 exemplaires. Cette photo ne dévoile que le prototype, mais nous pouvons faire confiance à Schuco pour nous offrir un produit de qualité maximale, surtout dans cette gamme.

Collection Paperbox Edition

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/64 - **Réf. :** variées - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

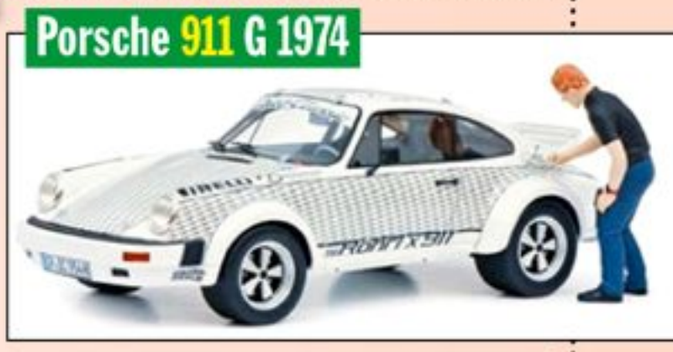
Il y a quelques années déjà (2010), la gamme Schuco Edition 1:64 débarquait dans l'univers des modèles de collection. Dix premiers véhicules font désormais leur apparition dans la nouvelle collection Paperbox Edition 1:64. Leurs petites boîtes en carton à l'ancienne de toutes les couleurs viendront ajouter une petite touche vintage irrésistible. Schuco s'engage aussi en faveur d'un emballage 100 % écologique et recyclable. Les dix premières miniatures seront commercialisées en édition limitée à 2 000 exemplaires : une VW Coccinelle, une Mercedes-Benz -/8, un Land Rover Defender, une Citroën 2 CV, un VW T1 Bus, une BMW 2002, une Mercedes 300 SL Papillon, une Mini Cooper, une Porsche 930 Turbo et une VW Golf.

Piaggio Vespa avec factrice

Nom du fabricant : Preiser - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 28249 - **Matière :** plastique - **Couleurs :** jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** avec colis sur porte-bagages - **Prix :** nc.

Preiser nous offre ce Vespa conduit par une charmante factrice d'origine allemande, comme notre fabricant. Mais avouez que si nous imaginons mal nos facteurs livrer les colis en scooter, celui-ci devrait parfaitement se fondre dans un diorama... De plus, le véhicule semble plutôt réussi à cette toute petite échelle.

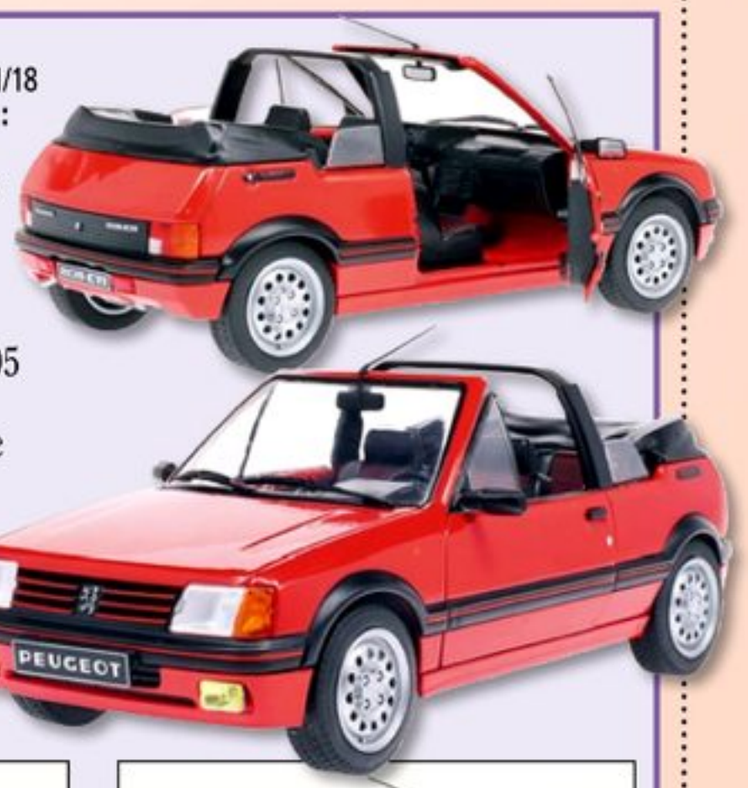
Porsche 911 G 1974



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 450024900 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** oui - **Décorations :** Walter Röhrl - **Prix :** nc.

Walter Röhrl, qui est pour beaucoup le meilleur rallyman de tous les temps, a toujours eu un faible pour la Porsche 911. En étroite collaboration avec les spécialistes Porsche de chez Diez Classic, il a fait développer une version rallye basée sur les règles de l'ancien Groupe 4 à partir du châssis d'une 911 de 1974. Ce véhicule de plus de 300 ch a également été dédicacé par Walter Röhrl en personne, avec pas moins de 911 autographes inscrits sur la carrosserie. En 2021, Schuco diffusera cette Porsche unique au 1/18 en exactement 911 exemplaires. La figurine incluse représente l'illustre champion en train d'apposer les dernières signatures.

Peugeot 205 CTi 1989



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1806201 et S1806202 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge Vallelunga, blanc Meije - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Il faudra attendre mi-juin pour admirer de près cette Peugeot 205 CTi Cabriolet ouvert. Elle sera proposée le même mois en rouge Vallelunga (réf. S1806201) et en blanc Meije (réf. S1806202). Un prototype très prometteur, d'autant plus que cette miniature disposera de deux portières et d'une direction fonctionnelles.

Renault 4 F4 1988

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802205 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert et blanc - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Renault Agriculture - **Prix :** nc.

Il faudra patienter jusqu'au mois de juillet pour pouvoir s'offrir la Renault 4 F4 dans sa variante "Renault Agriculture" que Norev avait déjà réduite au 1/43 (réf. 511007). Cette fois, le fabricant lance sur le marché un millésime plus récent et au 1/18 doté de portières ouvrantes ! Renault Agriculture était une filiale de Renault spécialisée dans les tracteurs agricoles et concédée au groupe Claas (constructeur allemand) en 2008.

Renault 4 CV Découvrable 1951 et 4 CV 1956

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1806601 et S1806602 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert Osmoy, vert d'eau - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Les amateurs se souviennent de la 4 CV vendue par Solido en 1997 dans sa collection Prestige. Les plus observateurs d'entre vous avaient même remarqué que la couverture d'un ancien numéro de *Gazoline* était reproduite sur la plage arrière ! Mais voilà, certains moules ont "disparu", dont ceux de la 4 CV "Made in Solido". En 2021, l'histoire se répète avec le retour de ce modèle au catalogue du fabricant, mais cette fois réellement au 1/18 (l'ancienne était plutôt au 1/17 !). Les portières avant et la direction seront fonctionnelles. Curieusement, les deux premiers coloris choisis sont quasi identiques : Découvrable 1951 en vert Osmoy (réf. S1806601) et 4 CV 1956 en vert d'eau (réf. S1806602). Enfin, après enquête, une troisième version est prévue avec galerie sur le toit et accessoires.

Renault 17 Gordini 1974

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1807703 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - Décoration : rallye "Press on Regardless" 1974 (n°12) - **Prix :** nc.

Le rallye "Press on Regardless" est organisé par le Sports Car Club of America dans la ville de Detroit (Michigan) depuis 1949. Il faisait partie des épreuves du Championnat du monde des rallyes en 1973 et 1974. C'est justement cette dernière année qui nous intéresse ici avec l'éclatante victoire de l'équipage composé de Jean-Luc Thérier et du Belge Christian Delferrier devant une Fiat 124 Abarth Rallye. Solido diffusera cette R17 gagnante vers le 15 avril, si tout va bien…

Set lavage et nettoyeur haute pression

Nom du fabricant : Preiser - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 10708 et 258253 - **Matière :** plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

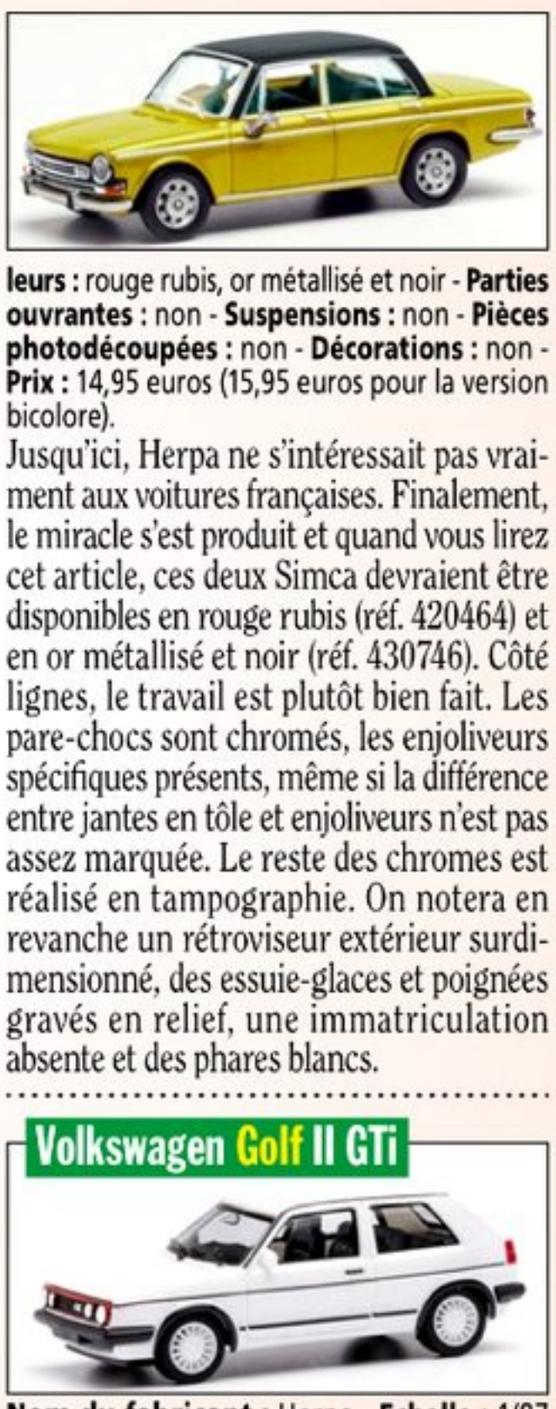
Cette marque allemande est née en 1949. Les spécialistes de dioramas la connaissent bien tant elle est devenue incontournable. Pour 2021, nous avons repéré un set appelé "à la ligne de lavage" (réf. 10708) constitué de quatre personnages et d'un nettoyeur haute pression qui devrait parfaitement décorer un garage. Enfin, sous la référence 28253 se cache un autre ensemble composé cette fois d'un nettoyeur haute pression et d'un personnage. Signalons que toutes ces figurines sont peintes à la main.

Simca 1301 Spécial

Nom du fabricant : Herpa - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 420464 et 430746 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge rubis, or métallisé et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 14,95 euros (15,95 euros pour la version bicolore).

Jusqu'ici, Herpa ne s'intéressait pas vraiment aux voitures françaises. Finalement, le miracle s'est produit et quand vous lirez cet article, ces deux Simca devraient être disponibles en rouge rubis (réf. 420464) et en or métallisé et noir (réf. 430746). Côté lignes, le travail est plutôt bien fait. Les pare-chocs sont chromés, les enjoliveurs spécifiques présents, même si la différence entre jantes en tôle et enjoliveurs n'est pas assez marquée. Le reste des chromes est réalisé en tampographie. On notera en revanche un rétroviseur extérieur surdimensionné, des essuie-glaces et poignées gravés en relief, une immatriculation absente et des phares blancs.

Volkswagen Golf II GTi



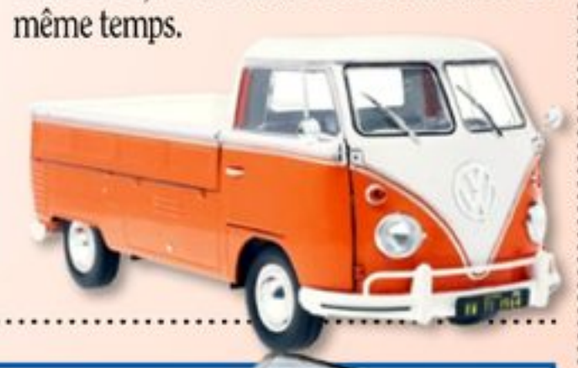
Nom du fabricant : Herpa - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 420846 et 430838 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** blanc, bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** GTi - **Prix :** 14,95 euros (15,95 euros pour la bleue).

Dans cette version deux portes, la GTi apparaît pour la première fois chez Herpa avec sa bordure de calandre rouge distinctive ainsi que des bandes d'impact noires et des jantes sportives. Une première, car ce fabricant nous propose déjà d'autres Golf, à l'image de la première génération ou des modèles III et VI en berline et cabriolet. Deux coloris sont recensés : un blanc (réf. 420846) et un bleu métallisé (réf. 430838). Passons sur l'absence d'immatriculation, mais saluons les détails spécifiques et les essuie-glaces en pièces rapportées.

Volkswagen T1 Pick-up 1950

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1806701 et S1806702 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** orange et blanc, bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** portières avant et porte arrière - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** surf et Volkswagen Service - **Prix :** nc.

Voici un nouveau moule au 1/18 chez Solido. Il faudra patienter encore quelques semaines (sortie prévue à l' origine vers le 15 avril 2021...) pour acheter ce T1 qui sera disponible en deux finitions : pick-up orange et blanc avec planche de surf que nous espérons amovible (réf. S1806701) et version bâchée fermée reprenant les couleurs de Volkswagen Service, c'est-à-dire bleue avec pare-chocs et bâche peints en blanc (réf. S1806702). Tous deux seront diffusés en même temps.



Coffret Triumph "Topless"

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** TC00005 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu, blanc, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Ils ont toujours de l'humour, ces Anglais ! Cette fois, ils commercialisent ces trois Triumph en version cabriolet ouvert qu'ils ont baptisées "Topless". Ce coffret en édition limitée accueille une TR2 bleue, une très belle Stag blanche et une TR6 peinte en rouge. Nous, le bleu, blanc et rouge nous convient parfaitement… Mais il faudra attendre l'automne pour pouvoir acquérir ces trois stars.

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alfa Romeo Montreal 1970

Nom du fabricant : PCX87 - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 234640 et 234641 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** orange, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 19,95 euros.

Cette Montreal restera selon nous l'une des plus belles Alfa jamais produites. PCX87 nous la propose au 1/87, ce qui est rare pour cette voiture maintes et maintes fois réduite aux échelles plus traditionnelles. Deux coloris sont disponibles : orange (réf. 234640) et rouge (réf. 234641). Dommage pour l'absence d'immatriculation et les essuie-glaces gravés en relief, mais saluons les rétroviseurs extérieurs.

Bugatti Type 41 Royale 1927

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4645 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** rouge et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** mascotte de calandre - **Décorations :** avec figurine d'Ettore Bugatti assis - **Prix :** 79,90 euros.

Sous la référence 4429, cette Bugatti existe déjà en rouge et noir, comme celle d'Ettore Bugatti, et la seule nouveauté est donc la figurine le représentant, ce qui explique les dix euros supplémentaires à débourser. Hélas, la qualité de celle-ci est très moyenne (il manque les yeux, par exemple). Dommage, car nous sommes sûrs qu'à cette échelle, les amateurs auraient été très heureux d'avoir une figurine du créateur digne de ce nom…

Porsche 924 Turbo 1979

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 238399 et 238402 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** gris foncé métallisé et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,95 euros.

En raison de normes antipollution contraignantes, la 924 était moins puissante outre-Atlantique qu'en Europe (170 ch, puis 177 ch à partir de 1981), c'est pourquoi les Américains l'ont boudée. Porsche répliquera avec une 924 à moteur turbocompressé qui se reconnaît (notamment) à sa calandre ajourée ainsi qu'à ses jantes de type nid-d'abeilles. Ce fabricant nous l'offre en deux variantes : celle peinte en gris foncé dispose d'un aménagement intérieur de coloris fauve tandis que ce dernier est noir sur la miniature rouge.

Fiat 519 S Torpédo 1923 capote ouverte

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4643 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 69,90 euros.

Retour de cette Fiat 519 S Torpédo 1923 au catalogue de Rio (elle est sortie en 1973 !) avec un moule très légèrement remis au goût du jour, mais hélas toujours pas de photodécoupe et d'immatriculation. Les pneus à flancs blancs ont disparu au passage. A ce jour, quatre Fiat 519 sont toujours disponibles, mais uniquement en version limousine, donc cette torpédo arrive à point nommé...

Lada 1500 1977

Nom du fabricant : WhiteBox - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 244738 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 24,95 euros.

La Lada 1500 est une berline russe qui s'inspire fortement de la Fiat 124 Spécial. Elle fut assemblée durant onze ans, de 1973 à 1984. Aujourd'hui, elle acquiert ses lettres de noblesse grâce à WhiteBox qui a choisi de la réduire au 1/24 à partir d'un moule de la collection Hachette Auto Vintage où, dans le fascicule n°68, elle était peinte en rouge.

Volkswagen Passat B2 Phase 1 1985

Nom du fabricant : PCX87 - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 234644 et 234646 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge, argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 19,95 euros.

La Passat B2 n'est pas la voiture la plus séduisante du constructeur allemand, c'est pourquoi elle est délaissée par les fabricants. Bravo à PCX d'oser ce pari et d'être ainsi le premier à diffuser cette "Phase 1" produite de 1980 à 1985 à cette échelle. D'autant que, sans tenir compte des essuie-glaces gravés en relief et de l'absence d'immatriculation, les lignes et la finition sont plutôt bien réalisées. Elle compte deux coloris : rouge (réf. 234644) et argent métallisé (réf. 234646).

Volvo 240 1989

Nom du fabricant : PCX87 - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 245771 et 245774 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge, bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 19,95 euros.

Après la version break de 1989, PCX87 commercialise le modèle berline de cette Volvo 240 également en millésime 1989. La miniature est disponible en rouge (réf. 245771) ou en bleu métallisé (réf. 245774). Saluons une ligne juste et une finition qui est à la hauteur de nos attentes.

Citroën CX Break 1976

Nom du fabricant : PCX87 - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 245760 et 245761 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge foncé, vert clair métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 19,95 euros.

Dommage que ces deux CX n'affichent aucune immatriculation et que les essuie-glaces soient gravés en relief. Ces deux breaks sont réduits 87 fois et déclinés en deux coloris d'époque (même si nous avons un doute sur la véracité du vert métallisé !).

DISTRIBUTEURS

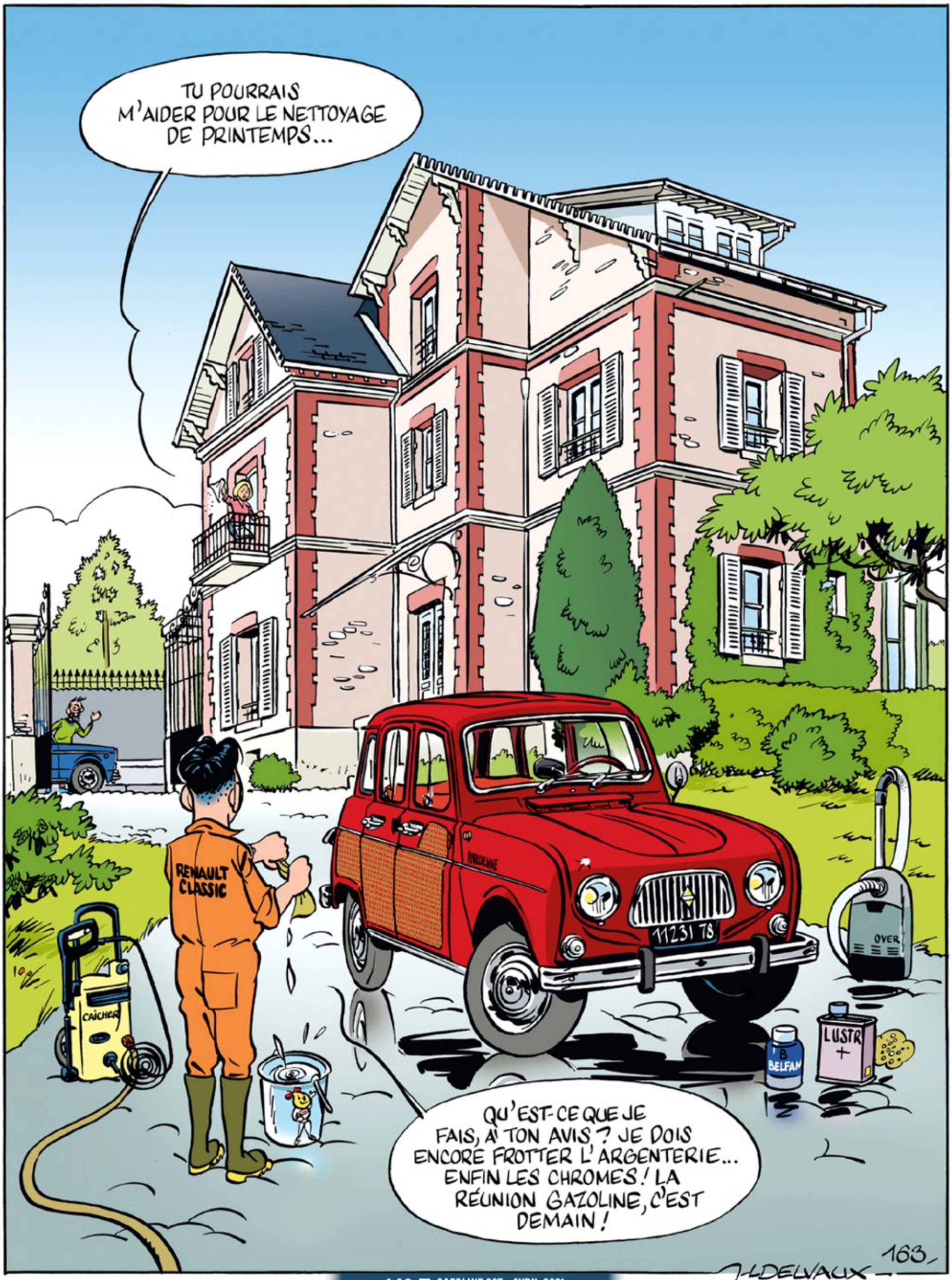
GeMini pour Rio : 04 74 03 52 28 - contact@ge-mini.com

Model Car World pour Model Car Group, PCX87, WhiteBox : www.modelcarworld.de

GAZAFOND

Scène de (grand) ménage

Par Jean-Luc Delvaux



www.MCDA.com

04 94 28 53 53

Spécialiste pièces Détachées

Méhari - 2CV - Dyane - Ami

PLATE FORME MEHARI - 2CV - DYANE

TOP QUALITY

MAINTENANT DISPONIBLE !

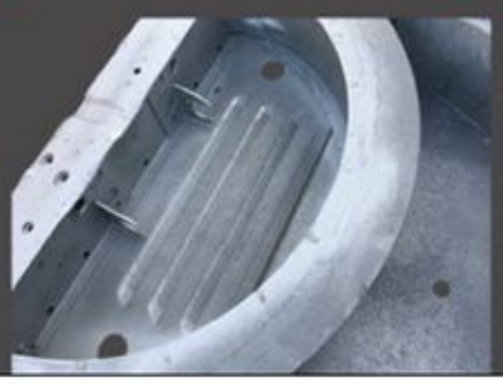
Recevez notre Catalogue Gratuit

MONTAGE
Côtes conformes aux produit Construteur

FABRICATION
Poid allége par Rapport au Galvanisé + Filetage de qualité

TECHNIQUE
Renforts latéraux en une seule partie

DOUBLE TRAITEMENT
Tôle électrozinguée + Cataphorèse



Classic Car Sellerie

Spécialiste Intérieurs Voitures Anciennes

NOUVEAUTÉ

NOUVEAUTÉ

SELLES POUR MOTOS ANCIENNES

CONTACTEZ NOUS

TISSUS PEUGEOT GTI

Contact : Roman Roger

831 Avenue des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 06.58.76.88.75 - email : roger.r@mcda.com

www.classiccarsellerie.com

CHARGEURS & BOOSTERS...

NOMAD POWER 400
Démarreur autonome
pour batteries 12 V.

GYS

Fabricant Français
depuis 1964

NOUVEAU ! NOUVEAU ! NOUVEAU ! NOUVEAU ! NOUVEAU !

Booster 6-12 V.
GYSPACK HERITAGE
Démarreur autonome avec
batteries d'alimentation
intégrées et éclairage
d'assistance LED
pour batteries 6-12 V.

GYSFLASH HERITAGE 6A
Chargeur pour batteries 6-12 V.

INVESTISSEZ DANS LE FUTUR

Commandez vos accessoires de charge sur :

www.paris-sud-batteries.com

Magasin : 6 rue des petits champs 91100 VILLABÉ (A6 sortie n°9 "IKÉA")
Renseignements email : psbatt@wanadoo.fr tél : 01.69.90.99.80

Expédition possible sur toute la France

PARIS SUD BATTERIES 91